Drive on the edge
auto sport 2021年10/1号（隔週金曜日発売）2021年9月17日発売　第58巻第17号　通巻1560号
No.1560
オートスポーツ　2021 10/1号

auto sport



SUPER GT Round 5 SUGO

5年ぶりの歓喜！カルソニックGT-R

GT500 Winner
#12 CALSONIC IMPUL GT-R
TEAM IMPUL
Kazuki Hiramine / Nobuharu Matsushita

波乱にも負けない TEAM IMPULのレース哲学 "星野イズム"全開。

GT300 Winner #61 SUBARU BRZ R&D SPORT Takuto Iguchi / Hideki Yamauchi
新型BRZ "三度目の正直"

ポール・トゥ・ウィン

今季限りで現役引退 キミ・ライコネン
「21年間、F1にはキミがいた」

2022年GT500に新型Z登場!?

SAN-EI
CORPORATION

SUPER GT
GT500 Class 未来考察 妄想

2014 NREエンジン／モノコック共通化
2017 燃リスでの3段階ハンデ調整／ダウンフォース25%削減
2020 Class1+α規定を導入／NSX-GTのFR化
2021 エンジンの大型鋳物部品、空力パーツの開発凍結


M.Hirata

2022 新型Z!? 胸騒ぎの予感

2024 新車両規定導入

2021年冬 日本発表予定
FAIRLADY Z


NISSAN

2022年7月 日本30台限定発売予定
NSX Type S



Honda

GT500の車両規定は、基本として3年周期で新たなフェーズに入る
次の新車両規定が2024年とされているのは、コロナ禍にあるためだ
そして、もっと近くの未来を考えてみると新車の投入が予見される
現在、劣勢に立たされているニッサン陣営では、新型Zを米国で公開
新設計のボディが現行GT-Rより空力的に優れているのは間違いない
だが、開発凍結下にあるいま、新車の投入は認められるのか
そのとき、ホンダとトヨタはどう動くのか
2022シーズンのGT500を妄想してみたい

Text：auto sport
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
Honda／NISSAN／TOYOTA
Illustration：加藤浩哉（Hiroya Kato）

2023年登場？
GR Supra GRMN


TOYOTA

SUPER GT GT500 Class 未来考察 妄想





2021 MOTUL AUTECH GT-R

R35 GT-RのGT500デビューは08年。そして08、11、12、14、15年でドライバーズタイトルを獲得。しかし、以降は新型車を投入した他メーカーに後れをとっている。新しい車両設計は、それだけで大きな武器となる。

M.Hirata

8月18日、待ちに待った新型Zが米国ニューヨークで世界初公開された。プロトタイプがお披露目されて以来、世界中のクルマ好きに注目され続けていたが、正式発表後もいっそうの熱視線が注がれている。日本国内の発表予定は「2021年の冬」。当初、記念すべき〝23回目〟のニスモフェスティバルでの発表と予想されていたが、今年の開催は見送られてしまった。いったいどうなるのだろうか？

その新型Zは先代『Z34』の後継機種にあたり、通常の流れに沿えば『Z35』になると考えられていた。ところが、新型Zの型式は『Z34』のままだ。

自動車メーカーが新たに型式を取得する場合、近年厳しくなっている環境性能や衝突安全性など、国土交通省によって定められたさまざまな課題・基準をクリアする必要に迫られる。それらに対応しようとすると開発コストが増し、車両価格は高騰してしまうのが一般的だ。また、車両の構造や装備の面では、車両重量が増えてしまう傾向にある。スポーツカーにとって軽さは武器のはずだが、モデルチェンジを繰り返すごとに車重が増し、走りの楽しさがスポイルされてしまうのは、こうした事情がある。

新型Zが『Z35』を名乗ることをせず、『Z34』のままとするのは、まさにこうしたことへの対応と考えられる。走りの気持ち良さを失うことなく、身近で手が届くスポーツカーであり続けるために、あえて新たな型式を取得しなかった——そんなクルマ好き・走り好きの気持ちに寄り添った姿勢が共感



S.Kusakai

2007 XANAVI NISMO Z

ニッサン陣営はかつて、R34からR35 GT-Rの隙間を埋めるべく、04年から07年をZ33で戦っていた。そしてデビューイヤーの04年、ドライバーズチャンピオンに輝いている。プロモーションという観点からも、新型Zの投入は理にかなっていると言える。

新型Zをベースに GT500仕様とした予想イラスト。No.1538でも同様のイラストを掲載したが、そこから一部を修正してみた。空力に大きく影響するヘッドライト下のダクトをなくし、ラテラルダクトにはNSX型を組み合わせてロードラッグ化。ボディカラーはニッサン／ニスモの開発車両であるマットブラックとした。22年からの参戦が現実となるのであれば、すでにこのような状態でどこかのサーキットを走っているかもしれない。



H.Kato

理想とは言えない、二強一弱の状況打開へ 待ち望まれる、2022年からの新型Z投入

を呼び、新型Zへの期待につながっているのかもしれない。

さて、レースファンが知りたいのは、この新型Zをいつ、どのレースで見られるかだ。現在、ニッサンのワークス活動はフォーミュラE世界選手権とスーパーGTの二本柱だが、本誌既報（No.1538／2020年10月2日発売号）のとおり、量産車のプロモーションという観点から推測すれば、新型Zが投入されるのはGT500と考えてまず間違いない。もちろん、世界の潮流から見てカスタマーレーシングのGT3やGT4車両に使用される可能性も濃厚だが、ここではひとまずGT500にフォーカスしていこう。

燃料流量を規制したニッポン・レース・エンジン（NRE）の導入とともに、DTMとの共通パーツ化などが推し進められてきた現在のGT500は14年から始まった。それ以降17年、20年を大きな節目とした〝3年周期〟を基本として、コストダウンを目的に車両開発の年次改良を制限したり、部分的に許可したりなどを繰り返してきた。ただし、新型コロナの影響を鑑みて次の新規定導入は23年ではなく、24年になることがすでにGTAからアナウンスされている。つまり、ニッサン／ニスモが来年から新型Zを投入すれば、その〝22年スペック〟で2シーズンを戦えることになる。仮に来年の開幕戦から投入されるのであれば、車両開発はいままさにクライマックスを迎えているころだろう。CFDや風洞実験によって導き出された空力パーツが狙いどおり機能しているか否か、実走テス



NISSAN

NSXとスープラの空力開発も認められれば“このタイミング”での新型Z参戦もあり得る

SUPER GT
GT500 Class
未来考察 妄想

とんがりノーズで弱点克服？

ニッサン陣営の松村総監督は現在のGT500車両規定において、「中央のノーズ先端からフェンダーにかけて、どれだけ後退しているかがとても空力に効くことが分かった」と口にしていた。市販車の発売開始時期が16年（米国）のNSX、19年のGRスープラに比べ、07年と基本設計が古いGT-Rのノーズはフラットに近い。対する新型Ｚは、とんがりノーズ。素性の良さを活かすことで、ドラッグという弱点を克服できるはずだ。



GT-R NISMO 2020Model

NISSAN

トでの確認段階にあるはずだ。つまり、秘密裏のうちに、もうすでにどこかのサーキットで走っている可能性が高いことになる。

では、その戦闘力がいったいどれほどのものなのか。残念ながら現段階では知る由もないが、ここ数年、苦戦を強いられているニッサン陣営の立場に立てば、おぼろげながら見えてくることもある。現在のＧＴ・Ｒは他車と比べて相対的に高いダウンフォース量を得ている代償に、ドラッグの大きさがネックとなっている。このあたりのバランスは間違いなく見直されるはずで「もう少し富士で戦える方向」にシフトしてくるものと考えられる。

しかし、問題は“このタイミング”で車両の変更が認められるかだ。過去の例を見ても、空力においては開発凍結とされることが多く、認められてもフリックボックス周辺の細かな変更のみ。ベース車両が変わるということは、その協定が破られることになる。だが、ＧＴＡは「トヨタ、ニッサン、ホンダありきのＧＴ５００」と公言している。現在の二強一弱という状況は、興行として考えても理想のかたちではない。サクセスウエイトがあるからこそ鈴鹿戦で“軽い”ＧＴ・Ｒが表彰台を独占し、見た目には「3社がバランスよく勝っている」ように映るが、ニッサン



ラテラルダクトはNSX型に集約される？

鈴鹿で強いGT-R、富士を得意とするGRスープラ、オールマイティなNSX。そのダウンフォースレベルの特性はラテラルダクトにも現れている。もし、空力開発が認められるのであれば、NSX型に集約されるのか？　だが、ボディ全体でのバランスが重要であり、そう簡単な話ではない。それぞれがどのようなアップデートを果たすのかも、楽しみのひとつになる。







タイプSがもたらす恩恵

タイプSのフロントバンパーダクトはエッジが立ち、より効率的に導風を促す形状となっている。また、ノーズ先端は若干下げられているようだ。現在の市販モデルとGT500車両を見比べるとダクト形状に相違があり、タイプSのデザインがどこまで再現されるかも分からない。しかし、「プラスに働くはず」というライバル陣営からの声もあった。諸元表によると全長が45㎜伸びているが、それが“プラスの要因”かもしれない。

GT500 おもな技術規則の変遷

DTMとの車両規定共通化を目指し、大きな転換期を迎えたのが14年。それから3年周期でDTMとの技術統合が進み、20年には『Class1＋α』規定が導入された。今年、DTMはGT3規定でのシリーズ継続を採択してClass1は消滅したが、この車両規定は23年まで続くことになる（コロナ禍により1年延長)。空力においては「開発凍結」の文字が並ぶ現状において、車両変更というハードルが高い変革が認められなければ、新型Zの参戦は24年を待たなければならない。だが、二強一弱という状況を鑑みると、早い変革、それも来季になると予想される。なお、NSXは22年限りでの生産終了を明かしているが、23年までの参戦が有力視されている。

	シーズン	エンジン	車体・空力
Phase.1	2014	・NRE（ニッポン・レース・エンジン）採用 ・2ℓ直列4気筒直噴ターボ＋燃料流量リストリクター採用 ・最大燃料流量：100kg/h ・年間最大使用基数：3基	・新JAF-GT500車両規定採用（多数の共通パーツ化） ・「デザインライン」導入で基本の空力開発を凍結
	2015		・登録制のロードラッグ仕様は「富士のみ」に制限 ・空力開発凍結
	2016	・最大燃料流量：95kg/h	
Phase.2	2017	・ウエイトハンデ搭載は最大50kgまでとし、それ以上は燃料流量リストリクターで3段階調整（92.4／89.8／87.4kg/h） ・年間最大使用基数：2基	・ダウンフォース25%削減 ・リヤウイングを前年度ロードラッグ仕様に統一 ・空力開発凍結 ・年間を通じで同一仕様の空力形状を登録（ロードラッグ仕様の消滅）
	2018	・燃料流量リストリクター3段階ハンデ再調整（91.8／88.6／85.5kg/h）	
	2019		・フリックボックスのみ開発を許可
Phase.3	2020	・Class1＋α規定を導入 ・燃焼室の外部点火（プレチャンバー）を許可	・Class1＋α規定を導入　・NSX-GTのFR化（MRハンデ消滅） ・サスペンション、アップライトを共通部品化 ・フロアパネル共通化（フロント部の開発可能区域消滅） ・フリックボックス、ラテラルダクトを自由開発領域に（登録制）
	2021	・大型鋳物部品は3年間の開発凍結（登録制） ・指定部品の加工申請、ピストン、コンロッド等の部品変更は許可 ・燃料流量リストリクター3段階ハンデ再調整（92.6／90.2／88.0kg/h）	・空力開発凍結
	2022		・2022年12月に市販NSXの生産終了 ・2023シーズンまでNSX-GTで参戦？
	2023		
Phase.4	2024	・コスト削減、環境問題対応がテーマ ・e-fuel、バイオ燃料の使用検討	
	2025		・市販GRスープラの生産終了？
	2026		

陣営が戦闘力で劣勢にあるのは否めない。パフォーマンスの均衡を図るために新型Zの投入を認めつつ、NSXとGRスープラの空力開発も認める方向で来季を迎えることになると予想する。

その際、NSXは8月30日に発表したタイプSのエアロをベースとする可能性が高い。NSXは22年限りでの生産終了を公表しており、タイプSはその集大成となる最終モデルだ。当然、空力における進化も果たされている。一方、GRスープラはどうか。こちらは25年に生産終了、そのファイナルエディションとして23年にGRMNモデルが登場するという噂も聞こえてくるが、果たして――。

ただ、ニッサン陣営にとって、空力以上に深刻なのはやはりエンジンだ。出力、ドライバビリティ、そして回転数が落ち込んだところからのピックアップなど、あらゆる面でホンダとトヨタに水をあけられている現状を打破できるかどうか。「敵が増えてしまうのは困るから、あえて公の場での発言を控えているけど、開幕戦など同条件で走っているときのGT-Rを見ていると、正直、ニッサン陣営のドライバーは気の毒だと感じます」というライバル陣営のドライバーの声も耳にする。言い換えれば、新型Zの戦闘力はエンジン開発陣の双肩にかかっているといっても過言ではないかもしれない。

〝ライバルが重たくなった鈴鹿〟ではなく、ノーウエイトの開幕戦や最終戦で、新型ZがNSXやGRスープラと互角に渡り合う姿が見られることを、ファンは待ち望んでいる。



本誌限定
アートワーク



上の絵柄は本誌付録のために描き下ろされた
限定スペシャルアートワークです!

スマホの壁紙などに使える"F1優勝記念アートワーク"は ホンダ公式ウェブサイトで公開中

ちょっぴり懐かしく、それでいて新しい――独特で心地よいタッチのアートワークは、ホンダPU搭載車がグランプリで優勝した翌日にホンダ公式サイトで公開されている。今季初優勝を遂げた第2戦のエミリア・ロマーニャGPにはじまり、ホンダF1にとって通算80勝目となったモナコGP、オレンジ軍団の迫力がまだ記憶に新しいオランダGPまで、どれも保存しておきたい作品ばかり。すべて無料でダウンロードできるので、いますぐアクセス!







動画でチェック

2台から4台に
絵が変わる様子は**コチラ**

ちなみに、ポスターに描かれているのは、角田がまだ国内で走っていたころ「F1マシンのコーナリングスピードに驚いた」場所であり、いまでは「F1で走ってみたいコーナー」として真っ先に挙げるデグナーカーブのふたつ目を立ち上がったところ。ホンダPUを搭載するレッドブルとアルファタウリの4台が、鈴鹿名物・立体交差を駆け抜ける夢のワンシーンだ。

Photo：平田 勝（Masaru Hirata）

次号予告 auto sport No.1561

Drive on the edge

特別定価：890円（税込）

オートスポーツ 10月1日発売号 特別付録

#22 Scuderia AlphaTauri Honda Yuki Tsunoda

#33 Red Bull Racing Honda Max Verstappen

絵が変わる！

B5用紙が入った状態



2021ホンダF1 メモリアルクリアファイル

【特別付録】オートスポーツ No.1561（10月1日発売号）
サイズ：271mm×193mm／素材：PP

幻のF1日本GPの"奥行き"を楽しむ

今年がF1活動最終年となるホンダは、ホンダPU搭載車がグランプリで勝利した翌日に、無料でダウンロードができ、スマートフォンの壁紙などに使える「優勝記念ポスター」を公式ウェブサイトで公開している。今季、ここまでの戦いぶりを見れば、レッドブル／アルファタウリの鈴鹿での活躍も期待できただけに「日本GP優勝記念ポスターをぜひとも見たかった」という人も多いだろう。

そんなファンに朗報だ。次号本誌の付録は、今年、ホンダがタイトルスポンサーを務め『F1ホンダ日本GP』としての開催を記念したポスター（非公開／本誌限定）の"クリアファイル・バージョン"。

白い紙を入れた状態ではM.フェルスタッペンとP.ガスリーの２台だが、その用紙を引き抜くとS.ペレスと角田裕毅の計４台が現れる（右上と同じ絵柄に変わる）"奥行き"のあるクリアファイルだ。

SAN-EI
CORPORATION

キミ・ライコネン
今シーズン限りで
F1引退

Kimi Räikkönen

It's time to LEAVE.

「2021年がF1でのラストシーズンになる。
昨年の冬に決心したんだけど、
簡単に決められることじゃなかった。
でも"新しいことをするタイミング"が来たんだ。

まだ今シーズンは続いていくけれど、
レーシングキャリアを支えてくれた
家族、チーム、みんなにお礼を言いたい。
とくに僕のF1ライフを支えてくれた
素晴らしいファンのみんな、ありがとう。

F1から離れるのは寂しいけれど、
僕にはまだやりたいこと、楽しみたいことがある。
まだ早いけれど、また会う日まで」



Text & Photo：今宮雅子（Masako Imamiya/IRIS）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT／Ferrari

LAT



V. Rys

21年間、F1にはキミがいた

ファンひとりひとりの心のなかに“最高のライコネン”がいる

Kimi Räikkönen
It's time to LEAVE.



LAT

長いキャリアの末にいつかその時が来ると分かっていても、寂しさは否めない。一杯のコーヒーを淹れて、彼が描いた色とりどりのシーンを思い出してみると——途切れることなくよみがえる記憶に、我ながら驚くファンはきっと数多い。

2006年モナコGP。リタイアした後、クルーザーで飲酒するキミ・ライコネンの様子がレース中の国際映像に映し出されたレースだ。インターネット上にアップされた“続編”、デッキの2階から転落する豪快な酔いっぷりも話題になった。褒められたことではないけれど、裏表がなく、人目を気にして取り繕うようなことをいっさいしないキミの一面が表れたエピソードを、ファンはむしろ微笑ましい気持ちで受け止めた。それは、彼のなかに厳然と存在するもうひとつの一面、ドライバーとして一点の曇りもない清廉さを、誰もが感じ取っていたからだと思う。

あのモナコGPを、ライコネンは勝利のチャンスを握りしめながら走っていた。スタート直後に3番手から2番手にポジションを上げた彼は、終始、首位フェルナンド・アロンソから1秒以内の位置を走行。1回目のピットストップはライコネンが22周終了時点、アロンソが24周終了時点。ふたりのポジションが入れ替わることはなかったが、ピットでの静止時間＝給油時間はライコネンが10・3秒だったのに対して、アロンソは7・9秒。

レース後、ロン・デニスは「1回目のピットストップを終えた時点で、キミがフェルナンドより7周分多くガソリンを積んでいることは明らかだった。キミはタイヤとエンジンを労わりながら走行していた」と語った。2回目のピットでアロンソをオーバーカットする、というのがマクラーレンの作戦だったのだ。

しかし49周目、マーク・ウェーバーのウ



LAT



Ferrari



LAT



LAT

イリアムズがボーリバージュに入ったところでストップ。セーフティカーが出動し、ふたりが同時にピットインしたため、マクラーレンの持っていた作戦上のアドバンテージは消えてしまった。そして追い打ちをかけるように、セーフティカー先導のスロー走行のおかげでライコネンのマシンに火災が発生した。

06年の、数少ない（実際には一度も実現することのなかった）勝利のチャンスを奪われて、どんなに落胆したことだろう——？ それなのに、感情に流されることなく〝競技を妨げないこと〟を最優先したキミの行動は感動的ですらあった。

ミラボーの先で異変に気づいた彼は、ほかのマシンに道を譲りながら、下り坂を利用して火のついたマシンの停止場所を探していた。ヘアピンの先の右コーナーでは歩道に乗り上げていったん停止。そこでオフィシャルによる消火作業を受けながらもステアリングを離さず、再びマシンを転がしてポルチエ手前の退避スペースまで運んだ。このスマートな対応のおかげでセーフティカーは直後にピットに戻り、レースは無事に再開した。

当時のF1はピットストップ時やスロー走行時のオーバーヒートに弱く、とりわけモナコのセーフティカーはチームにとってもオーガナイザーにとっても悩みの種だった。ライコネンは自ら犠牲になりながらも〝モナコの低速走行〟によるリスクからレースを守ったのだ。本人に聞けば、きっと「当たり前でしょ」のひと言で片づけられたと思う。でも、それが心情的にどれほど難しいことかは、ウェーバーの例が示していた。

彼のウイリアムズがラスカスを通過する時点で異音を発していたことは、プレスルームにいた私たちにも明らかだった。ピットインには間に合わなくとも、最大の退避スペースがあるサン・デボテで停まるものだとばかり思っていた。しかしウェーバーは、力尽きたマシンをボーリバージュの上り坂まで運んだところで停止した。マシンを降り、悔しさを体現する彼の気持ちも理解できる。シーズンベストの3番手を走っていたのだから……。

対照的に、勝利のチャンスもレースも失いながら、他者の競技を最優先したキミは、レースの神だった。

09年のマレーシアGPでは、レース中断中にアイスクリームを食べている様子が放映されて話題になった。3年後にはロータスが引き継ぎ、プレスへのアイス配布、翌年のUSBメモリへと発展したエピソードの起点だったが、KERS元年の09年、帯電の危険があるマシンのどこにも触れず、コクピットからジャンプ脱出した最初のドライバーであったことを忘れてはならない。しかも、大雨のなか——最悪の事態も恐怖も言葉にすることなくアイスと一緒に飲み込んだのは、キミだからこそ。

◆

ドライバー、キミ・ライコネンの魅力はもちろん、天性の速さにある。どんなコースも不得手としないが、自然の起伏を活かしたスパや鈴鹿では、山野を駆け巡る動物のような、敏捷でしなやかな走行が際立った。複数のラインが可能なスパ、プーオンの出口からファーニュ、スタヴロにかけて



M.Imamiya


V. Rys


LAT

は、キミだけが違うコースを相手にしているように映った。上海のターン11～13も然り。稀有なドライビングの才能とともに、レースでは一貫してフェアであることもキミ・ライコネンが生まれつき備えた資質だった。

２０００年9月、ジュニアフォーミュラの経験しかないライコネンをイタリア・ムジェロでのテストに招いたペーター・ザウバーは、マネージャーの話を聞いただけでキミのドライビングについては何も知らなかったと言った。テスト2日目に現場で会うまで話したことすらなかったし、言葉少ななドライバーとの会話は「0～0・5くらいのレベル」。首の疲労を訴えたライコネンは4周以上アタックしようとせず、そのタイムも取り立てて騒ぐものではなかった。しかしドライビングに専心する姿、そこで浮彫りになった確固たる意志に感銘を受け、ザウバーはスーパーライセンスの獲得に奔走した。

「ライコネンというドライバーがいったん目標を定めたなら、自分とターゲットのあいだに壁があろうとも、その壁をすり抜けてしまうだろう。そこに壁があることさえ、感じないままで」

デビュー当時のライコネンを語ったザウバーの言葉を、私たちは何度も思い返すことになった。鈴鹿史上に残る名レース、05年の日本GPは代表的な一例だ。最終戦ブラジルGPで大逆転、チャンピオンに輝いた07年も然り。シーズン終盤のタイトル争いでプレッシャーが最大限まで高まるなか、堂々とミスのないレースを実現できるドライバーは多くはない。アイルトン・セナの後はミカ・ハッキネン、フェルナンド・アロンソ……。キミの口からは「プレッシャー」という言葉すら聞いたことがない。

何から何まで人工的なF１のパドックに放たれた自然児は、そこでさまざまなエピソードを生み、意図せずとも人々に笑顔をもたらし、憧れの対象となった。あらゆる無駄や論争を嫌いながら、誰よりも敏感に空気を読み、真顔のまま、ときには１秒でパドックを爆笑の渦に巻き込んだ。

パストール・マルドナドが初優勝を飾ったのは12年のスペインGP。２位で表彰台に上がったアロンソは、世界中に中継映像が流れるなかで、脚元のトロフィーやらシャンパンボトルをもそもそと片づけ始めた。何をしているのかな？　と思った瞬間、アロンソとぴったり息を合わせ、騎馬戦のように真ん中のマルドナドを持ち上げたのがライコネン――何気ない仕草に見えて、事前に何の打ち合わせもなく、最高のかたちで勝者を祝福したのは、人並み外れて鋭い勘を備えたふたりの技であったと思う。

スペインGPで、スペイン語圏のドライバーふたりとともに表彰台に上がったライコネンは、その後のテレビユニラテラル会見で「母国語コメント」で史上最短を記録した。プレスルームでは誰もスオミを理解できなかったが、ライコネンであることと、コメントの短さそのものが爆笑を生んだ。FIA会見であらためて意味を訊ねられたライコネンは「今日は母の日」と答えて再び笑いを巻き起こした。

それは、初優勝を飾ったマルドナドと地元のアロンソにその場を明け渡すための、キミ流のやり方――話すのが面倒だったただ



LAT



LAT

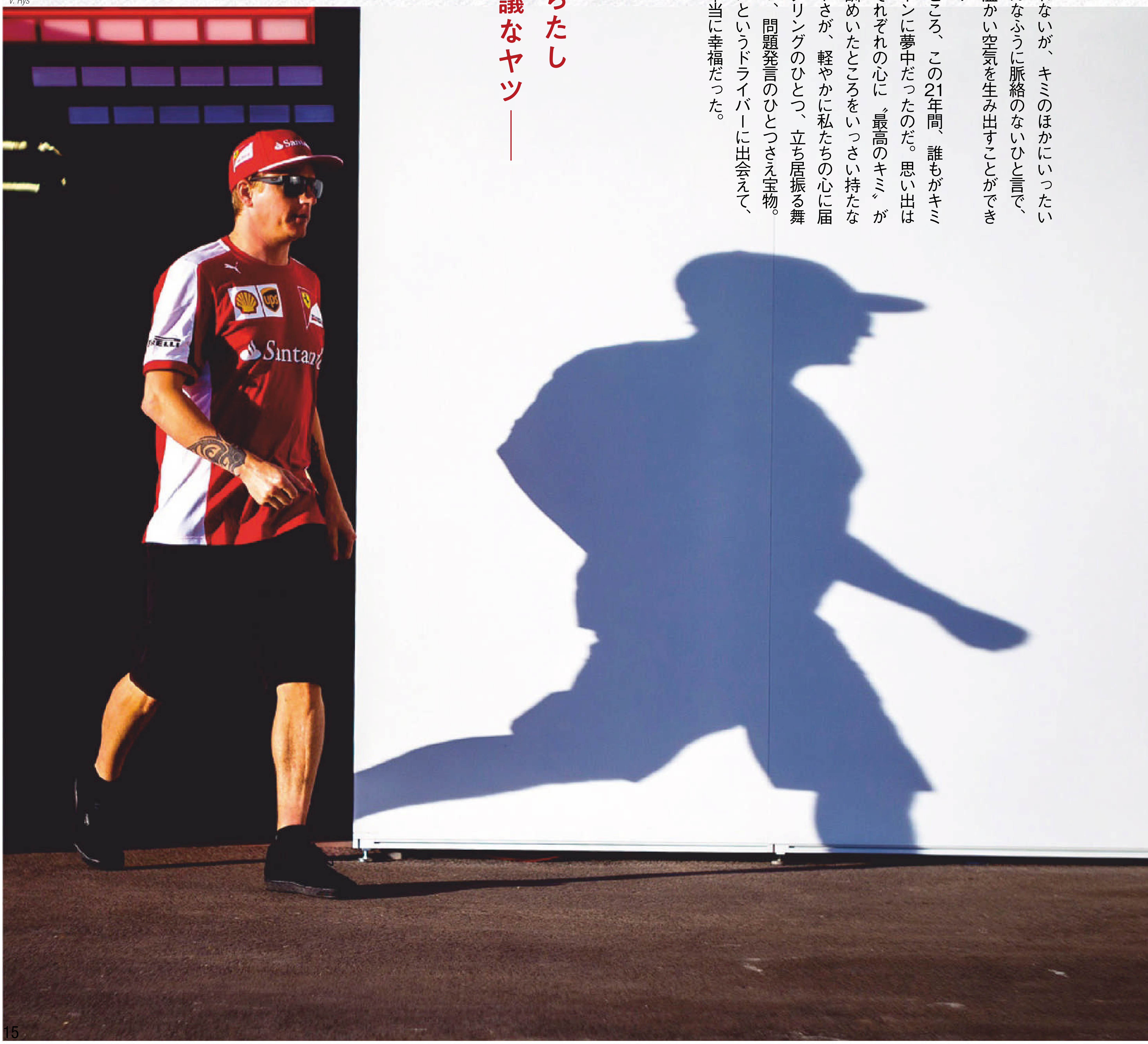
Kimi Räikkönen
It's time to LEAVE.


LAT

無駄な論争を嫌い
ときにひと言で爆笑をもらたし
天性の速さを備える不思議なヤツ――
だからキミが好きなのだ

けかもしれないが、キミのほかにいったい誰が、こんなふうに脈絡のないひと言で、こんなに温かい空気を生み出すことができただろう？

結局のところ、この21年間、誰もがキミ・ライコネンに夢中だったのだ。思い出は無数で、それぞれの心に〝最高のキミ〟がいる。教訓めいたところをいっさい持たないスマートさが、軽やかに私たちの心に届く。コーナリングのひとつ、立ち居振る舞いのひとつ、問題発言のひとつさえ宝物。ライコネンというドライバーに出会えて、私たちは本当に幸福だった。

V. Rys


SUPER GT Photo Highlights ROUND 5 SUGO



2年ぶりの魔物が、牙を剥く――

S.Kusakai

わずかにラインがずれるだけでタイヤカスの餌食に

高速コーナーのアウト側は、路面にタイヤカスが散乱している。SUGOの最終コーナーはそれが顕著。タイヤカスを拾えば一気にグリップを失い、すぐには戻れない。そのため、GT500もGT300もラインは１本しかない。それを分かっていても、わずかにラインがずれるだけでコース外にはらんでしまう。過去、幾多のマシンたちがここで餌食となってきた。今回もレッドブルやモチュールなど数台がオーバーランして、タイムロスしているシーンが見られた。



Text : 廣本 泉（Izumi Hiromoto）／角田五十四（Isoshi Sumida ／本誌）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）
益田和久（Kazuhisa Masuda）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
石原 康（Yasushi Ishihara）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
auto sport



S.Kusakai



auto sport

２基目のエンジンが原因？トラブル多発で炎上も

46周目、ウェッズスポーツの左フロント部分から出火。ドライブしていた宮田莉朋は、最終コーナーイン側にマシンを停めて、自ら消火作業。これでセーフティカーが入る。「原因はいまは分からない。これからクルマを調べてみます」とTCD湯浅和基氏。マシンはチームではなく、TCDに送られた。今回多くのマシンが今季２基目のエンジンを投入しているが、それと関係あるのか否か。スタート直前、某メーカーの首脳が、「２基目を入れたのはいいけど、トラブルが起きなければいいのですが」と語っていた。



S.Kusakai



M.Hirata

サクセスウエイトを背負っても、速くて強い2台

搭載ウエイトはほぼ同じだが、スタンレーが燃リス２ランクダウン、アステモが１ランクダウン。そのハンデを考慮すれば、２台とも予選ではPPに匹敵するタイムをマークしていた。決勝では常に上位で推移していたアステモに対して、スタンレーはアンダーカットが見ごとに決まり大きくジャンプアップ。終盤は２台で２番手争いを展開した。スタンレーはランキングトップを守っただけでなく、２位以下に14ポイントも差をつけることに。

ノってきた中山。しかし、決勝では同士打ちの起因に

前回の鈴鹿から「攻めてもミスになりにくいセットアップが見つかった。限界付近のフィーリングも分かりやすい」というサード中山雄一は、自信を持ってドライブすることができるようになったという。その流れでSUGOでも予選Q1でトップタイムをマーク。決勝ではキーパー平川亮を追い回し、75周目の１コーナーではそのインに飛び込んだ。が、両車は接触。中山はそのまま走行を続けたが、平川はガレージに入りポイント獲得ならず。



M.Kamio

ストレートで白煙
エネオスが入賞を逃し
タイトル争いから後退

レース序盤はGRスープラによるスリーワイドの戦いを披露するなど、見せ場を作ってくれたエネオスが、63周目に１コーナー手前でマシンを停めてしまう。同様にZENTもトラブルでリタイアしており、いずれもエンジン性能がフルに発揮されていない症状だった模様。エネオスはタイトル争いから大きく後れを取ることになった。



Y.Ishihara



「あいつ（大湯）はスゲェ」レッドブル、空を飛ぶ

コースサイドでマシンを撮影しているカメラマンは、各車の走りをもっとも近くで見ている。そのカメラマンから、「あいつはスゲェ」と言われているのが大湯都史樹だ。そのスピードセンスは、SRS-F時代にF1ドライバーの角田裕毅をも上回っていたと言われている。写真はS字を駆け抜ける大湯だが、よく見ると４本のいずれのタイヤも接地していない。空力性能、運動性能的には遅くなるが、それはさておき、魅力に溢れていることはたしかだ。

M.Hirata



混乱のドライブスルーペナルティ“3回”

いかに緊迫した場面でも、冷静かつ正確に判断、行動しなければレースでは勝つことができない。ARTAはさまざまなミスやコミュニケーション不足が重なり、ドライブスルーを３回行なうことになってしまった。ほかのNSXが２基目のエンジンを投入するなか、１基目のままでPPを獲得し、決勝序盤も完璧な展開だったのだが……。



T.Ogasawara

星野一樹、今季限りでスーパーGT引退へ 残りのレースも全力で挑む

９月７日、21年限りでスーパーGTから引退することを自身のSNSで報告した星野一樹。「（残りのレースで）ゲイナーのみなさんと（石川）京侍と必ず表彰台へ！」。ドライバーアピアランスではファンにメッセージを贈る。

M.Hirata



ラップダウンのバトルに巻き込まれ「言葉が出ない」

63周目の２コーナーで30号車トヨタGRスポーツ プリウスPHV apr GTがスピンを喫し、35号車arto RC F GT3が接触。それを回避すべく、４番手を走行していた60号車シンティアムLMコルサGRスープラGTがダートへ追いやられることとなった。「ラップダウンのバトルに巻き込まれたので、悔しいというか、言葉が出ないです」と河野駿佑。５位でチェッカーを受けた。



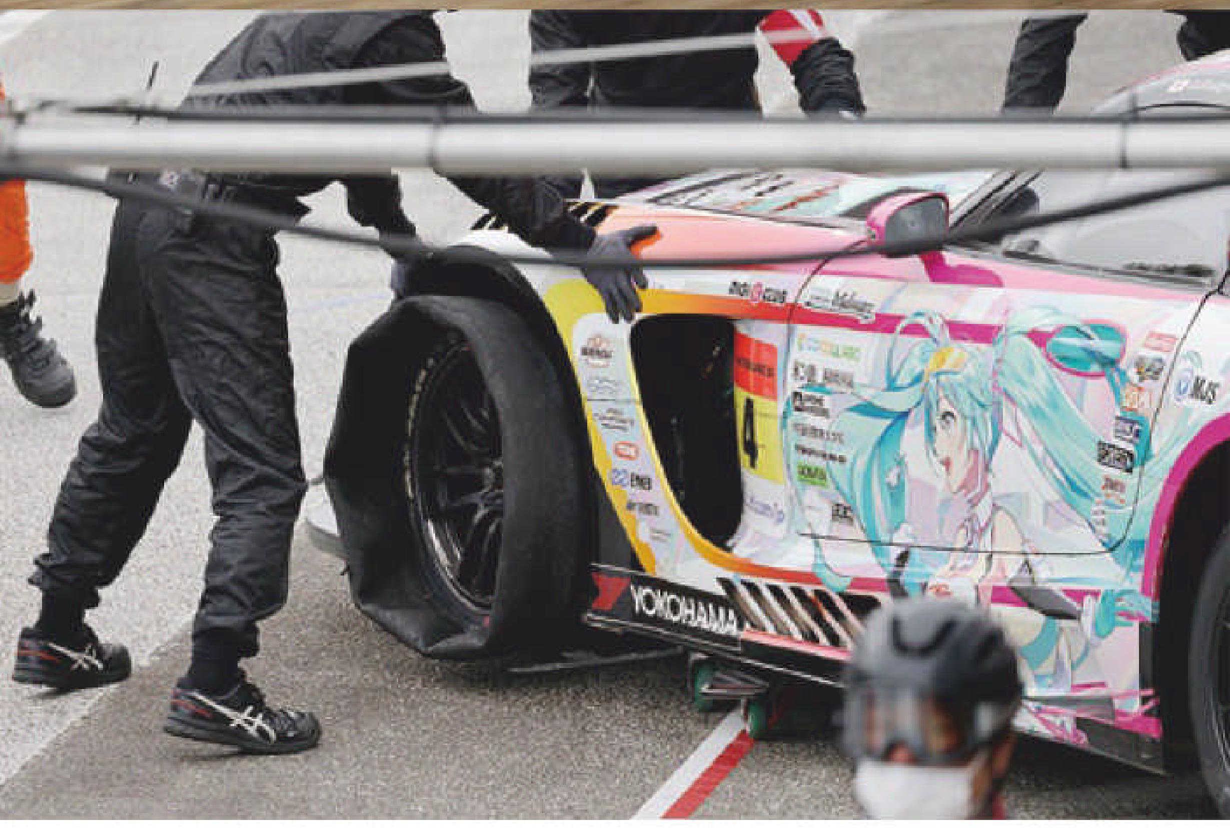
K.Masuda



M.Hirata



S.Kusakai



Y.Yoshimi

無念のバースト。突如潰えた2戦連続の表彰台

前戦鈴鹿で３位。復調を見せるグッドスマイル初音ミクAMGは、７番手スタートから早めのピットインを行ない、レース後半には３番手に浮上。しかし、レース終盤で無念のバーストに見舞われ、ポイント圏外の23位に終わることとなった。



T.Moriyama

本山がまさかのクラッシュ 朝方までの修復で決勝へ

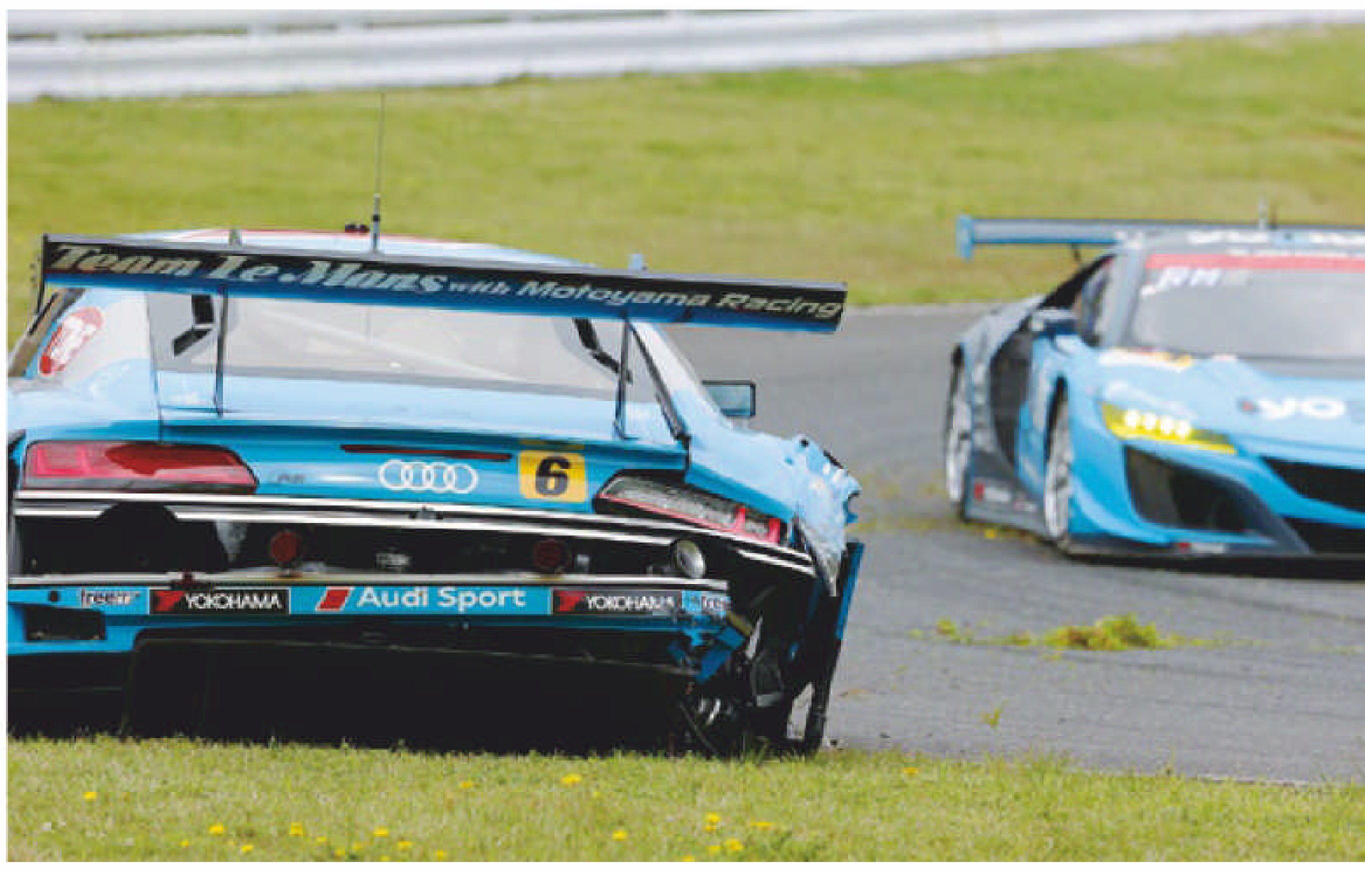
公式練習で本山哲がクラッシュし、マシンが大破。予選は不出走に。その後パーツ取りのために別のマシンが持ち込まれ、ニスモから溶接機を借り、決勝日の朝方にようやく修復できたという。決勝は18位完走。



T.Ogasawara

SUGOに現れた勇者 魔物退治はならず!?

ドライバーアピアランスの名物、嵯峨宏紀のコスプレ。勇者に扮して"SUGOの魔物退治"に挑んだが……。今回も魔物は大暴れ。31号車は予選決勝ともに13位で、今季ノーポイントが続いている。



T.Moriyama



波乱にも負けないTEAM IMPULのレース哲学

野イズム”全開。

Text : 角田五十四（Isoshi Sumida ／本誌）
Photo : 森山俊一（Toshikazu Moriyama）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）／田村 翔（Sho Tamura）

決勝が始まり5周を過ぎると、2番手スタートのレッドブル モチュール無限NSX-GTのペースが落ちた。3、4番手のカルソニックインパルGT-RとアステモNSX-GTが前をふさがれるかたちとなり、2番手争いがワンパックになる。15周目、カルソニックGT-Rの松下信治はレッドブルNSXに一瞬並ぶも抜くには至らず、逆にアステモNSXに隙を突かれポジションを奪われてしまう。そこですかさずピットから檄が飛ぶ。

「あきらめるな！　プッシュ！」

その言葉どおり松下は20周目に抜き返し、さらに翌周にはその前のレッドブルNSXも捕えて2番手に上がった。その後のペースも良く、トップのARTA NSX-GTとの間隔をじわじわと縮めていく。先にピットへ動いたのはARTA NSX。そこから2周後の33周で松下から平峰一貴へと〝その言葉〟とともにバトンはつながれた。

チームインパルの星野一義監督の教えに、「あきらめる」「心が折れる」という文字はない。36周目、アステモNSXに背後に迫られた平峰だったが、「インは絶対に空けない。絶対に抜かれない」と、ポジションを死守。「接触？もしかしたら少ししていたかもしれませんが、分からないです」と、平峰は頭のなかが真っ白な状態で走っていたことを明かす。

タイヤがやがて発動し始めると、後続を引き離し、トップを独走していたARTA NSXの後ろ姿が徐々に近づいてくる。そのときの心境は、「とにかく抜く」だけ。だが戦う前に、ライバルはペナルティで消えることになった。「トップ浮上」は無線で知らされたが、「何も変わらないです」と平峰。ただ前がいなくなっただけであって、自分はひたすら「走る」のみなのだ。「とにかく抜く」に代わって「後ろを抑える」こともなく、ひたすら「走る」。愚直なまでの100%が、星野イズムの教えである。

じつはこのレースウイーク中、その教えに反した行為が星野監督の逆鱗に触れていた。その対象は松下だった。予選までに時間が限られているなか、マシンに対する不満の個所を並べていたら、「毎回完璧なクルマなんてない。現状でいくしかない。うるさい」と。「時間がないんだから、たしかにそうだと思った」という松下は、そのまま予選Q2のアタックに向かった。松下と言えば、その才能を誰もが認めるエリートだ。「GP2で優勝し、F1のテストもしたドライバーと組めることは自分にとっての財産」と平峰は語り、チームにも期待されて加入した。だが、そんなドライバーでさえ、星野イズムから見れば物足りない部分があるというのだ。以前のレースで松下が予選中にトラフィックに引っかかってアタックをやめたときも、星野監督のカミナリが落ちた。しかし、平峰は言う。

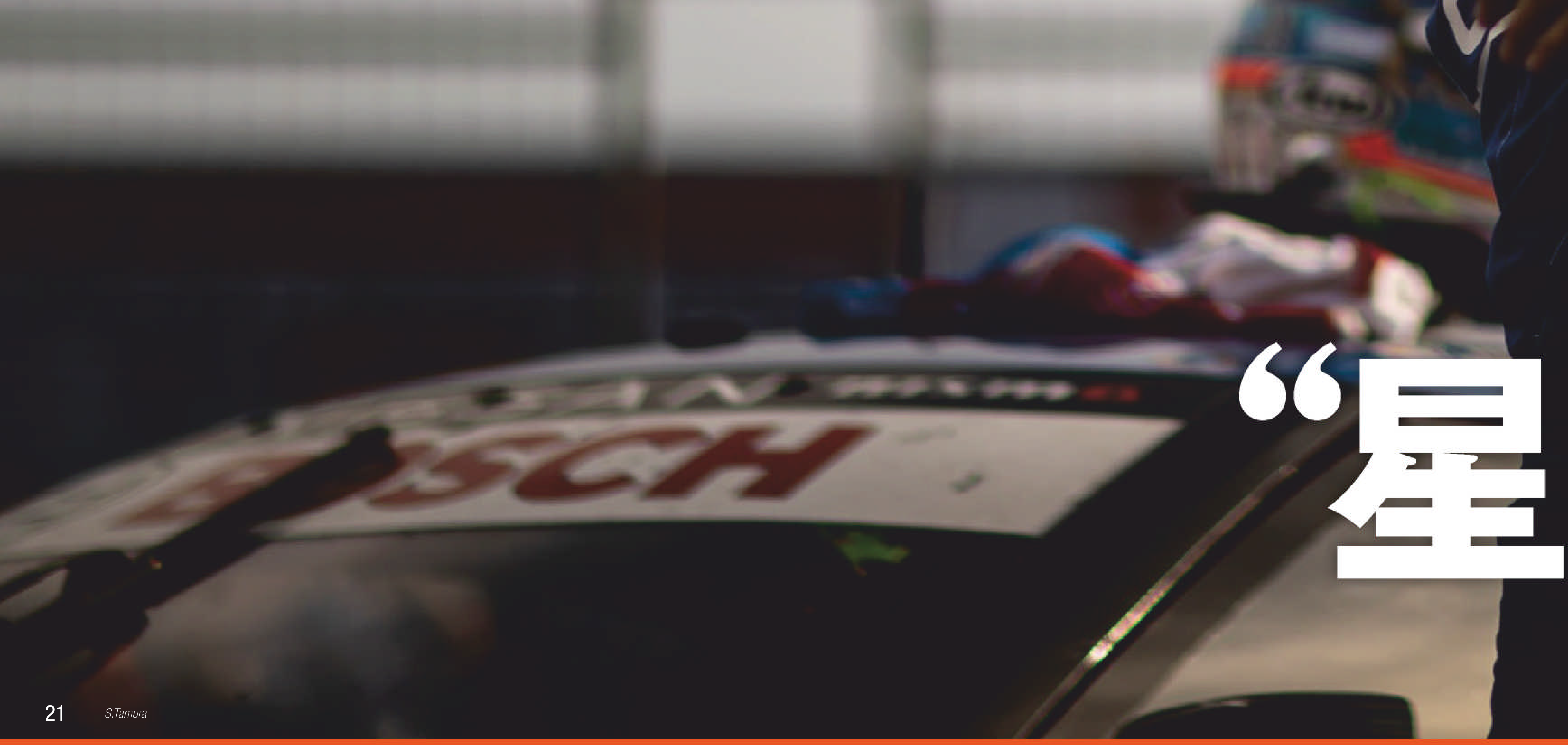
「僕は〝怒る〟と〝叱る〟の二種類あると思うんです。星野監督は、常に〝叱る〟なんです。愛情を持って叱ってくれるから、僕たちも〝もっとがんばろう〟と思える」

平峰は今季でインパル2年目だが、昨年から愛のあるお叱りを受け続けてきた。「監督は常に僕らの走りを細かく見ていて、すべてお見通しなんです。セクタータイムが悪いと、『お前、なんであそこ遅かったんだ？』と、〝人がタレた〟ことがすぐ分かる。うまくいかないときは、『自分の走りをしっかり分析して、突っ込んでもいいから行ってこい。クルマは壊れても直すから。行かないと分からないから』って言ってくれる」

星野監督の薫陶を受け決勝でがむしゃらに走る平峰の姿は、チームからも期待されている雰囲気が伝わってくる。

星野監督は、「俺は愛のムチであいつらを磨きたいんだ」と語る。

「ふたりが成長してニッサンのナンバー1となって、ニスモのドライバーに抜擢されるようなことがあれば、ちゃんと見送ってあげたい。平峰はいますごく伸びてきているし、松下も今日の抜き返したようなパフォーマンスを、俺は期待している。今日はふたりをほ



“星

S.Tamura



平峰、松下ともにGT初優勝。平峰は300時代にPPこそあったが未勝利。「８年前から500で勝ちたいと思っていた。パルクフェルメでは目からオイルが出た」と平峰は笑った。

序盤、レッドブルの背後で「抜くことを最優先していた」という松下は、後ろから来るアステモに抜かれてしまう。しかし、その５周後に再び抜き返す。「『プッシュ！』という無線を励みに、完遂することができた」。

T.Moriyama



S.Kusakai

監督は愛情を持って叱ってくれる だから、僕たちもがんばれる

めてあげたいね」

現在、ニスモで活躍する松田次生とロニー・クインタレッリは、２０１０年にインパルで組んでいたコンビ。星野監督に磨かれ、成長してニスモに移籍していった。そのふたりが前戦鈴鹿で優勝し、さらにＧＴ・Ｒ勢が表彰台独占。しかし、インパルはそれに続く４位ではなく６位というリザルトに終わってしまった。ニッサン関係者が歓喜に沸くなか、ひとり蚊帳の外。星野監督は、早々にサーキットを後にしたという。「そりゃあ悔しかった。でも一番悔しかったのは星野監督だったと思う」とドライバーふたりは声をそろえる。

鈴鹿の屈辱を晴らすべく、マシンは全体的に見直され、「今年ベストのフィーリングだった」と松下は言う。「ＡＲＴＡ ＮＳＸはたしかに速かったけど、見えないわけではなく、ペナルティで消えなくとも戦えた位置にいたと思う」とは大駅俊臣エンジニアだ。２年ぶりのＳＵＧＯラウンドは、セーフティカーとフルコースイエローが発動され、やはり「何が起きるか分からないいつものＳＵＧＯ」だったが、チームもドライバーも集中力が切れることなくチェッカーを迎えた。決勝中は「チームとドライバーとのコミュニケーションもうまくできていて、もう感謝しかない」と星野監督。パルクフェルメでは監督の涙にもらい泣きの平峰と、笑顔の松下かと思いきや、「いや、あいつもちょっと泣いてました」と平峰は笑う。

インパルが優勝したのは5年ぶり。未勝利期間があまりにも長すぎて、とあるメカニックは、「とにかく勝ちたい。まわりが重くてウチだけ軽くてもなんでもいいから勝ちたい」と、切実な心境を明かしてくれていたが、これで少しは気持ちが楽になったことだろう。

5年前の16年、平峰はＧＴ３００のＪＬＯＣで戦っていた。松下は、ＧＰ２第2戦モナコで日本人初の優勝を遂げるなどエリート街道を突っ走っていた。そんなふたりが今季タッグを組み、星野監督に鍛えられながらチームに久々の優勝をもたらした。祝福ムードに包まれたＳＵＧＯではあったが、もちろんこれで安穏とするのは星野イズムではない。

大串信の私見聞録

『簡易バブル方式』での開催。それでもファンとつながるために

マサ監督流“熱い”情報発信術

Text : 大串 信（Makoto Ogushi） Photo : 小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

昨年は新型コロナウイルス感染拡大を受けて、スーパーGTシリーズはスポーツランドSUGOでの開催を断念してしまったので、SUGOでのスーパーGT取材は２年ぶりだった。もっとも、今年６月にスーパーフォーミュラが開催されたので、僕自身にとっては３カ月ぶりのSUGOである。

この３カ月のあいだに新型コロナウイルスがさらに蔓延し、サーキットのある宮城県にも緊急事態宣言が発出された。「また無観客開催か？」とか「開催延期か？」とか心配はしたけれど、主催者は観客数を絞り込んだうえ、レース関係者を『簡易バブル方式』で隔離し、一般観客との接触を徹底的に回避することで２年ぶりのスーパーGT開催に踏み切った。

我々取材者は取材許可人数が制限され、前もってPCR検査を受けて陰性を確認したうえ、イベント前10日間にわたっては毎日体温を含む体調報告レポートを送って、ようやく現場に立ち入ることを許されるのだが、今回は専用駐車場にクルマを駐めたら、メディア専用のシャトルバスに乗ってそのままパドックの中に運ばれ、一般観客の歩く地域にはいっさい立ち入ることができないという「隔離」が行なわれた。取材者のみならず、ドライバーやチームなども同様の扱いを受け、エントラント専用の導線が引かれて一般観客とレース関係者の接触は徹底的に排除されていた。

もちろんサーキットの構造や考え方もあるので一概には言えないけれども、ここまで徹底した「隔離」は初めてのことだった。あらためて新型コロナウイルス蔓延下でイベントを開催することの難しさを痛感することになった。

それにしても感染を防止するためとはいえ「隔離」という措置は悲しいものだ。もしこんなことが続けば、ファンとレースが乖離してしまい、レースイベントそのものの体力が低下してしまうのではないかと心配でならない。

そんなとき、YouTubeやSNSをとおして、いまはなかなか密に触れあうことのできないファンに対し、レース界内部から熱い情報発信を続けている坂東正敬レーシングプロジェクトバンドウ代表（以下マサ監督）の活動が目についたので、SUGOのバブルの中でマサ監督に会い、話を聞いた。

マサ監督は、レーシングチームのスポンサーが商品を売って収益を上げてもらい、チームとスポンサーがウインウインの関係になるのが理想だと力説する。そのために、購買力があり金銭抜きの面でもチームあるいはスポンサーを支えてくれるファンの存在を大切にしているという。

K.Kobayashi



「サーキットに来てもらえれば、監督トークショーやレースそのものを見て楽しんでもらえる。でもサーキットに来られるのは最大でも年間たった８回だけじゃないですか。そのあいだ、何かを発信し続けないとファンは飽きてしまう。それで何かを積極的に発信しないとダメだと思って、ファンと近づくためにどうすればいいだろうと学んだり考えたりしました」

マサ監督の取り組みは、ほかのチーム関係情報発信とは、いささか異なる。

「いま僕はファンクラブの人限定で150人くらいのLINEグループを持っているんですが、そこにはレースウイークも常にメッセージを送っていて、『今回はこんな作戦です。でも表に出しちゃダメですよ』とか発信しています。そうすればみんな、仙台に来られなくてもワクワクしてもらえるじゃないですか」

昨年、スーパーGTは前半戦を無観客レースとした。今回は緊急事態宣言下ではあったが、徹底した対策により有観客でのレースが成立した。やはり観客がいるのといないのとでは違う、とマサ監督は言い切る。

「全然違いますよ。緊張感なのか、自分たちの中のアドレナリンなのか、やっぱりお客さんがいるほうがライバルに対しても燃えます。なぜかと言われたら『スポーツだから』だと思います。今回のオリンピックで世界新記録があまり出なかったのは、ファンの声援がな

S.Yoshida



かったからじゃないかなあと。レースも一緒なんですよ」

この週末SUGOに来場したファンのみなさんも、いつもと異なる不便を強いられたに違いないが、マサ監督に限らずレースを戦ったドライバーやチームは来場したファンの姿を見て力づけられたはずなのだ。

「ファンに対しては、目標だけではなくて“そこに至る過程から”一緒に夢を見ようと言いたいです。じつは2016年に１回勝ったとき、それまで見えなかった景色が見えたんです。もしこの先２回目の優勝をしたら、あるいはチャンピオンを獲ったら、きっとこれまでとは違う景色が見られるんじゃないかなと思う。その景色をみんなで見に行きましょう、と呼びかけたいんですよ」

まだまだ新型コロナウイルスとは戦い続けなければならないのだろう。感染防止対策も含め、レース観戦も不自由が続きそうだ。しかし、隔離されてはいても、ドライバーやチームはファンを忘れてはいないし、新しいかたちでつながりを模索し思いをともにする努力も為されている。いましばらくの辛抱をしながらではあるが、さまざまな方向からモータースポーツの世界を盛り立てていくときなのだろうと思う。

成功を収めたNSX、懸念を抱えたGRスープラとGT-R

後半戦開幕。15台中13台がスペック2エンジン投入

Text：太田進之介（Shinnosuke Ohta） Photo：草皆茂則（Shigenori Kusakai）

後半戦開幕となる第5戦SUGOに向け、各陣営とも年間2基目のエンジン投入を計画。第2戦富士で無念のブローを喫していたモチュールオーテックGT-R（23号車）のみ、トラブル対策で2基目を先行使用してきたニッサン陣営は、このラウンドから「3号車（クラフトスポーツ モチュールGT-R）も12号車（カルソニック インパルGT-R）も、そして24号車（リアライズコーポレーション アドバンGT-R）も2基目です」（ニッサン松村基宏総監督）と、計画どおりのアップデートを果たした。

そしてディフェンディングチャンピオンがランキング首位浮上(山本尚貴)を遂げて臨んだホンダ陣営は、「もともと計画では次のオートポリスからというふうに準備していたんですが、今回から64号車（モデューロNSX-GT）、1号車（スタンレーNSX-GT）、17号車（アステモNSX-GT）、この3台に2基目を入れています」（ホンダGT500開発統括／佐伯昌浩LPL）と、前戦でトラブルに見舞われたモデューロNSXを加えた〝3台前倒し〟での投入となった。

GRスープラを走らせるトヨタ陣営は、実質今季4戦目となった第3戦鈴鹿終了時点で「（1基目は）お役御免のつもりで使っています」（TCDエンジン開発責任者／佐々木孝博氏）との発言どおり、この第5戦から6台全車がニューエンジンを搭載。しかし、土曜日走り始めのGRスープラ勢はロングランのペースこそ悪くなかったものの、一発の速さが試される専有走行から予選へと進むと、サクセスウエイト搭載による燃料流量リストリクターのランクダウン領域に〝入らない〟比較的軽量な車両でも、ZENTセルモGRスープラ（38号車）、デンソー コベルコ サードGRスープラ（39号車）がともに7番手、8番手の4列目が最上位と苦しい状況に立たされた。

さらに決勝でも、ルーティンピットを終えたレース後半から立て続けに〝負の連鎖〟が巻き起こる。46周目の最終コーナー上りでウェッズスポーツアドバンGRスープラ（19号車）がエンジンから炎を上げてイン側にストップ。57周目にはZENT GRスープラがガレージへと戻り、63周目にはポイント圏内を走っていたエネオスXプライムGRスープラ（14号車）がターン1手前でストップするなど、陣営内アクシデントにより戦列を去ったキーパー トムスGRスープラ（37号車）も含めると、4台ものGRスープラが姿を消すかたちとなってしまった。レース後のパドックではエンジン関連のトラブルシューティングに追われる状況で、TCD開発陣から詳細が語られることはなかったが、ウェッズスポーツGRスープラを筆頭に、エンジン換装の覚悟も必要となりそうな厳しい状況に追い込まれた……と言えそうだ。

一方、ペナルティ覚悟で日曜日から『年間3基目』を投入するに至ったニッサンのエースカー、モチュールGT-Rは、前日からQ2進出を逃すなど「3号車とは（タイヤの）コンパウンド違いを試していた部分もありますが、何で調子が悪かったのかを調べないといけない」との松村総監督の言葉どおり、翌日に向けて大きな決断を下した。

「土曜日に関してはエンジンをニューにしていないのもあるし、タイヤ温度の問題が非常に敏感に影響する部分もありましたが、何が起きているのかを調べた結果、2戦目に調べたときの兆候と似たようなことがあった。本戦中に壊れるとポイントも何もないので、念のために換えました」

モチュールGT-Rは、その代償としてレース序盤にインラップ／アウトラップ＋5秒というペナルティを科されクラス最後尾からの巻き返しを強いられたものの、最終盤の81周目にはGT300クラスの車両と挟まれながら、松田次生がエアロパーツ破損をものともしない突破劇でモデューロNSXをオーバーテイク。リアライズGT-Rに次ぐ7位までカムバックを果たした。

「次に向けてデータも取れたし、積み換えたエンジンが安定して動くのも確認できた。交換したわりには上出来だったんじゃないか」と安堵の表情を見せた松村総監督。

その一方で優勝したカルソニックGT-Rと対照的に、クラフトスポーツGT-Rではエンジンに「マイナートラブル」を抱えたことで、喜びとともに複雑な心境でシーズン折り返しの一戦を終えている。

「ありがたいことに、去年と比べると今年は4車とも歩留まりよく、みんな良い状態のときは走れるようになっている。12号車のふたりは伸び伸びドライビングして、終盤でもラップタイムはかなり速いタイムが刻めていた」

「一方の3号車は、途中でちょっと変な症状が出て『どうしたの？』を調べるために入ってきた。12号車が優勝できたのを見ると、サスペンションも空力もSUGOに合っていましたので、3号車も充分に表彰台を狙える位置にいた。そこはちょっと残念です」

そんな大小の懸念を抱えた2社に対し、後半戦に向け成功を収めたのがホ



ンダ陣営。車体領域ではミッドシップ時代からSUGOとの相性が良く、フロントエンジン化しての〝初戦〟に向けても、事前のタイヤメーカーテストで走行したダンロップ装着車のデータを有効活用して臨んだ。

「実際にいまのスーパーGTでのレース前準備って言うと、テストで走行する場合がほとんどではあるものの、予測シミュレーションだとかソフトウェアを駆使しての準備もします。その予測に使っているさまざまなデータが、このSUGOで精度良く扱えるレベルにちゃんと達している、入っている、収まっているか、というのは確認したいところではありました。1台だけでも実際に走るテストがあったことで、そこの精度の確認はできた。ほかの4台……ブリヂストンを履くチームも含めて、事前準備の底上げができた効果はあったかな、と思います」と、NSXの車体開発を率いる徃西友宏氏。

エンジンの運用に関しては、前戦でクラッシュし被害の出たモデューロNSXに加え、ポイントランキング上位の2台に先行搭載する戦略を採用した。

「ホンダ全体で見たときに、新しいエンジンも正常進化はしているのでパワーも上がっています。年間をとおして考えたときに残り4戦しかないなかで、1号車と17号車のポイントランキング上位2台が1点でも2点でもいいから獲れるレースをしていかないとダメ。ということで、まずはこの2台に入れました。17号車はしっかりQ2でも上位のほうに入ることができたので、エンジンの効果も多少なりにはあったのかな」と、予選終了後に明かしてくれた佐伯LPL。

その土曜日公式練習ではアステモNSXが接触され、スタンレーNSXは大掛かりなセット変更と確認で貴重な走行時間を失っていたにも関わらず、決勝では2台ともに表彰台まで駆け上がる力強さを披露。とくにスタンレーNSXは「レースを通じて燃費の良い走りができて」いてラップペースも良好。ミニマムとしたピット戦略で一気にアンダーカットを成功させ、コース上ではキーパーGRスープラとのバトルも制して表彰台圏内まで順位を上げてきた。

「今年、車両メーカー、タイヤメーカーとも非常に拮抗している年なんですが、1号車がここまでポイントを伸ばせたということは、後半残り3戦に向けて充分優位な位置に立っていると思います。おおむねドライバーのコメントも良い方向で、なかなかドライバーから『このエンジン良いね』って言われることはないので（笑）。体感できる性能向上が、ある程度あったんだろうな……というふうに捉えています」と決勝後に語る佐伯LPLに対し、車体担当の徃西氏も「勝てる状態だったクルマ（8号車）で勝ちたかったな、というのが正直なところ。反面、一番ウエイトの重いクルマ（1号車）が2位まで上がれたっていうのは、クルマを準備してくる過程で狙った性能というのをうまく引き出して、コース上で力強く走ってくれたお陰ということで、そこはうれしい結果でした」と、NSXの5台全車が完走してポイント獲得を果たしたレースを振り返る。

この2位表彰台で15点を加算し、計55点としたスタンレーNSXは、次戦オートポリスで燃料流量リストリクター『3ランクダウン（88・0kg／h）』の領域に入る。もちろん勝負どころの出力面では大きな足かせではあるものの「燃料流量が下がれば下がるほど、エンジン負荷にとっては非常に楽な状態になってしまいます」（佐伯LPL）と、運用面ではメリットも生じる。その後にはウエイト搭載量〝半減〟の第7戦もてぎと、〝ノーウエイト〟勝負の最終戦富士が控えている。

FRのNSXにとってもてぎは優勝実績があり、富士も〝験がいい〟コース。ここでエンジンの持てる性能をすべて解放する運用を考えるのが当然で、それは本来ならトヨタ陣営が一番採用したかった戦略のはずだ。

また今回勝利を飾り、鈴鹿から連勝を果たしたニッサン陣営にとっては、20年の新規定車両でSUGOのテストを一切経験しておらず、松村総監督も「過去のデータとシミュレーションを繰り返すことによって、どういうセッティングで持ち込むか。全車が全部一発で決められたわけじゃないですけど、予選上位にいったクルマはあまりいじらないで持ち込んだとおりで走れていた。その意味で、計画は当たったんじゃないかな」と、相対的ハイダウンフォース型の現行GT-R復調と底上げを感じ取っている。「次のオートポリスも〝僕は〟期待していますけど、やってみないと分からないですし、だから一所懸命やりますよ。今年をあきらめているわけでもなんでもないんで」。

今季開幕時点で「開発競争は揺るぎなく健在」と記したが、そのシビアさと過酷さはさらに加速度を増し、規定条文のすみずみまで目を凝らした極限の領域を進み続けている。

“決勝に弱い”というイメージを克服

勝利へ導いた“ふたつの決断”

Text : autosport web
Photo : 益田和久（Kazuhisa Masuda）

SUPER GT 2021
Round 5 SUGO
Winner
GT300
61 SUBARU BRZ
R&D SPORT
Takuto Iguchi / Hideki Yamauchi

きっかけは、金曜日のチームミーティングでの山内英輝のひと言だった。

「最近、卓ちゃん（井口卓人）が決勝の後半でキツい状況を走ってくれることが多いので、今回は卓ちゃんがスタートで僕が後半行ってもいいんじゃないですか」

前戦鈴鹿、61号車スバルBRZ R&Dスポーツはポールポジションを獲得したものの、レース序盤にしてタイヤのドロップが始まり、スタート担当の山内は早々にピットイン。2輪交換で後半のロングスティントに出ていった井口は、ハンドリングが悪化するマシンと格闘したことから、腕がパンパンになってしまったという。

井口が置かれた状況に、山内は申し訳なさを感じていた。自分も、長いスティントで力走することが必要なのではないか。そう考えた末の提案だった。

もっとも、そう提案した山内もそれを聞いていた井口も、さっそくこのSUGO戦でチームがそれを受け入れるとは思わなかったという。

「僕は『やっぱり山内がスタートじゃなきゃダメだろう』って言ってくれるかなと思ったんですが、『じゃあ今回、井口が前半行くか』とすんなり採用されてしまい、『あ、受け入れてくれるんだ……』って（笑）」（山内）

山内の躊躇は、自身が「前半スティントをピットで待っているのが苦手。早く終わらせたいタイプ」であることに由来する。しかし、それを超える勝利への思い、そして井口への“相方愛”があったということだろう。

チームとしても、「どちらがスタートしても戦略が変わるわけではないですし、ここ最近の流れを変えたいというのもありました」（澤田稔テクニカルコーディネーター）。こうして、ス



バルBRZの3年ぶりの勝利を決める第1の決断は、金曜日に下されていた。

同時にチームは、鈴鹿戦までの反省を活かすかたちで、オートポリスのテスト、SUGO戦の週末を通じて車両セットアップの改善に取り組んできた。ダンロップタイヤの一発の速さを活かしながら、決勝でもその良さを引き出すべく、車両側での合わせ込みを模索していた。

これまで続いていたロングランでのリヤのグリップダウンを食い止める施策と同時に、予選日にはフロントタイヤもケアする必要があることが露わになった。相反する要素を、どううまくまとめあげるのか。最終的には決勝前の20分間のウォームアップ走行がカギになった。

正直、フロントもリヤも厳しくなりそうな予兆はあったという。だが、ドライバーふたりが、フロントが先に厳しくなりそうだと感じたこと、そしてフロントのほうがタイムダウンに直結することから、「フロントを守るというか、旋回を良くする方向で」（澤田氏）セットアップに調整を加えた。これが第2の決断となった。

久々にも関わらず難なくスタートを決めた井口は、感触の良かったソフトタイヤを後半の山内にも履かせるべく、若干のペースダウンと戦い、そしてARTA NSX GT3に迫られながらもスティントを引き伸ばした。

ピット作業も速く、実質トップかつギャップを築いた状態で後半スティントに入る様を見届けた井口は、ほっとひと息ついた。井口のリヤタイヤの摩耗は想定の範囲内。左フロントは「結構キツい状態でした」（澤田氏）という。決勝前に変更を加えていなかったら、スティント終盤にはもっと大きなドロップに見舞われていたかもしれない。

決勝中、唯一のピンチは後半になって導入されたセーフティカーだった。後続との差が一気に縮まったうえに、リスタートではまだピットインを済ませていない4台のマシンが山内の行く手をふさいだ。

チャンスとばかりに背後に迫ったARTA NSX GT3にストレートで追突された山内は一瞬、頭に血が上ったという。

「逆に、あれでスイッチが入りましたね」

怒りの感情をうまくコントロールした山内は、そこからは再び後続を引き離す力強さを見せた。フィニッシュラインで2位との差は11秒。前戦までの"決勝に弱い"というキャラクターを、完全に克服することに成功した。

「50トンくらい載ってた肩の荷が降りました」と井口。これでランキングではトップに立ち、セットアップの最適解も見えた。残り3戦、スバルBRZが混戦となっているGT300のタイトル争いをリードしていく存在となりそうだ。



井口、山内は互いを思いやる"相方愛"により出走順を変更。勝利への思いをもとに各自のスティントで全力を尽くすことによって、3年ぶりの勝利を手繰り寄せた。




ポールポジションへ堂々行進するARTA。第1スティントでは燃費を気にしつつも好ペースで後続との差を広げたが、ペナルティが課せられて以降、好調だった流れに一気に暗雲が立ち込めた。

M.Hirata

ポールから発進のARTAはまさかのペナルティに泣く

カルソニックが5年ぶり、悲願の勝利

変則シーズンとなった2020年を経て、2年ぶりに開催された東北ラウンド。予選はARTA NSX-GTが唯一の1分9秒台に突入するタイムで、今季初のポールポジションを獲得。

2番手にレッドブル モチュール無限NSX-GTが並んでホンダ勢が最前列を占拠すると、4番手にもアステモNSX-GTがつけるなど、NSX-GTとSUGOの好相性を感じさせる結果となった。

決勝日は事前の天気予報どおり早朝から秋晴れの青空が広がり、強い日差しを受けて路面温度もグングンと上昇。13時30分にフォーメーションラップが開始されるころには、気温29度、路面温度は46度にまで上がった。隊列整理のため2周から3周へと延長されたラップを経て、1周減算83周の勝負に向け15台の隊列が1コーナーへと突入していく。

照り付ける日差しとホームストレートに吹く向かい風のなか、万全のウォームアップを完了した上位勢は、大きなトラブルもポジション変動もなくオープニングラップを走破。

6周を過ぎると、首位のARTAと2番手のレッドブルは早くもバックマーカー処理に突入。ファステストを記録しながら逃げるARTAに対し、レッドブルは背後のカルソニック インパルGT-Rに迫られてしまう。8周目に突入するホームストレートではサイド・バイ・サイドに持ち込まれるも、ここはレッドブルが必死のディフェンスで抵抗を見せる。

15周目、カルソニックはレッドブルに再び仕掛けるが、アウト側からターン1〜2を回ったものの行き場を失い失速。代わって4番手のアステモにポジションを明け渡してしまう。

20周を前に首位のARTAは20秒以上のマージンを稼ぎ出すも、2番手のレッドブルはペースが伸びず、後方のアステモ、カルソニック、クラフトスポーツ モチュールGT-Rに迫られる展開に。ここで20周目の1コーナーでレッドブルに仕掛けたアステモの隙を突き、4番手のカルソニックがターン3で奪われたポジションを奪還。さらに勢いに乗るカルソニックは続く周回でレッドブルもパス。2番手に順位を上げた。

レースは27周目の終わり、ドライバー交代への最低義務周回数を過ぎると、スタンレーNSX-GTやZENTセルモGRスープラがピットイン。続く周にはレッドブル、29周目にはアステモもピットへと向かっていく。

31周目には首位のARTAもピットインし、さらにその2周後にはカルソニックもピットへ。カルソニックはアウトラップを経た翌周、アステモからアタックを受けるがこれを封じていく。

真っ先に作業を終えていたスタンレーは38周目にキーパートムスGRスープラをコース上でパスするなどアンダーカットを成功させ、トップ10圏外から4番手まで躍進。前戦を彷彿とさせる戦略を見せる。

すると45周目に突入したころトップを走るARTAにまさかの事態が発生。ピット作業時の違反により、ドライブ

Text : auto sport web　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）／吉田茂信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

QUALIFY REPORT

唯一、9秒台に入れる快心のアタックで ARTAが今季初のポールポジション

気温24℃、路面温度27℃という条件の曇り空の下スタートしたGT500クラスの予選Q1。このセッションではデンソー コベルコ サードGRスープラがトップタイムをマーク。２番手にレッドブル、３番手にはモデューロNSX-GTがつけ、ダンロップタイヤ装着のNSX勢２台が続いた。４番手以降はARTA、カルソニック、ZENT、アステモ、クラフトスポーツとここまでがQ2進出を果たす結果に。

続くQ2では早々にクラフトスポーツやモデューロが好タイムをマークするも、ARTAが１分９秒887というタイムを記録しトップへ。その後、レッドブルがARTAに0.162秒差まで迫るもタイム更新はならず。ARTAがポールポジションとなり、NSX-GTがフロントロウを独占した。３番手にカルソニック、４番手はアステモと続いていき、２列目までに３台を送り込んだNSX-GT勢が好調さを見せつけた予選となった。

M.Hirata



鈴鹿での不調を受け、セットアップのすべてを見直してSUGOへ挑んだARTA。その効果もあり公式練習ではトップに立ち、予選Q1は４番手だったものの、ドライバーからのインフォメーションでQ2に向けてマシンを調整。見ごと、ポールを獲得した。

M.Kamio



M.Hirata





T.Ogasawara



S.Yoshida

1 SWの影響で予選14番手に沈んだau。だが決勝では徐々に順位を上げていき、最後はデンソーとキーパーのバトルにも助けられ、GRスープラ勢最上位の４位に。2 GT-RとNSX-GT２台が分け合った表彰台。カルソニックは2016年第５戦富士以来の優勝だった。3 SWの影響を受けるも４番手から発進したアステモは第１スティントでマシンにダメージを負うも３番手まで浮上。その後２番手に上がったが、FCY解除のタイミングでリミッター解除に手間取り順位を下げ、３位でレースを終えた。4 レース巧者ぶりを見せ、２位表彰台に登壇したスタンレー。第１スティントでは燃費をセーブする走りで苦しい戦いを強いられたが、これで給油時のロスタイムを最小限に抑えることに成功。ポイント圏外から大きく順位を上げる要因になった。

スルーペナルティが科されることになってしまった。

さらにその直後、46周目の最終コーナー上りでウェッズスポーツＡＤＶＡＮ ＧＲスープラがストップし、これによりセーフティカー（ＳＣ）が導入。

このＳＣでピットレーンがクローズされたことで、ペナルティ消化の猶予期間内だったことからまだドライブスルーを終えていなかったＡＲＴＡは、51周目にホームストレート上でクラス別に隊列が整えられたのち、ピットエントリーがオープンとなった先導走行中の53周目にピットレーンへ。

しかし、この消化がルール上のペナルティ消化とはならなかったために、レースリスタートに向かう54周目の終わり、さらに続く周回でもピットレーンを走行したＡＲＴＡは、レース終盤にこの際の『ピットレーン出口信号無視』により10秒のペナルティストップが科されるなど、クラス最後尾まで転落してしまう。

その後63周目にはポイント圏内を走っていたエネオスＸプライムＧＲスープラがターン１手前でストップ。

この車両回収で64周目にフルコースイエロー（ＦＣＹ）が出されると、翌周の解除のタイミングで３番手のスタンレーがアステモをパス。２番手浮上に成功する。

この間、首位を守り続けたカルソニックは、70周を終えて後続におよそ６秒の差をつけると、ＧＴ３００の集団バトルに遭遇しながらもギャップを拡大する力走を披露。そのままトップを守り切りチェッカーを受けた。



M.Hirata

3度目の正直で3年ぶりに勝利を獲得

スバルBRZがポール・トゥ・ウインを達成!

好スタートを決めたのは、ポールポジションの61号車スバルＢＲＺ Ｒ&Ｄスポーツでクラストップをキープ。そんななか、オープニングラップの馬の背コーナーで５番手スタートの55号車ＡＲＴＡ ＮＳＸ ＧＴ３が88号車ＪＬＯＣランボルギーニＧＴ３をかわして４番手に浮上。序盤から勢いに乗るＡＲＴＡ ＮＳＸは３周目のホームストレートで60号車シンティアムＬＭコルサＧＲスープラＧＴをパスして、３番手に浮上した。

ＡＲＴＡ ＮＳＸは２番手を走る18号車アップガレージＮＳＸ ＧＴ３に接近するも、アップガレージＮＳＸは１分21秒台前半という好ペースで周回を重ね、ＡＲＴＡ ＮＳＸの猛威を封じる。そんななか、トップのＢＲＺは10周目にアップガレージＮＳＸに対して４秒２５１のギャップを築いた。

その後もテール・トゥ・ノーズの接近戦を続けていた２番手争いだったが、14周目にはＧＴ５００の隊列が接近。19周目には２台のギャップが０・３秒差まで縮まると、20周目の最終コーナーでスリップに入ったＡＲＴＡ ＮＳＸが、続く21周目の１コーナーでオーバーテイクを決め、５秒７５７先行するＢＲＺを追う展開となった。

20周を過ぎ、トップのＢＲＺは１分22秒とわずかにペースを落とすなか、ＡＲＴＡ ＮＳＸは１分21秒台後半のペースをキープ。25周目に３秒４５１あった２台のギャップは、30周目には１秒７９３１まで縮まった。

一方、６番手のグッドスマイル初音ミクＡＭＧが26周目に早めのピットイン。続けて28周目にピットに入ったシンティアムＧＲスープラをアウトラップでかわし、暫定４番手に浮上する。34周目、２番手のＡＲＴＡ ＮＳＸがピットイン。37周目にはＢＲＺがピットインを実施する。

ＢＲＺは42周目に１分20秒７２１を記録するハイペースで周回を重ねる一方、ＡＲＴＡ ＮＳＸは１分21秒後半のペースとなり、２台のギャップは徐々に広がりをみせた。

そんななか、44周目の最終コーナー出口でＧＴ５００車両が炎を上げてマシンを止めた。これにより、セーフティカー（ＳＣ）が導入される。

ＳＣは52周目に解除されレース再開を迎えると、ギャップを大きく縮めたＡＲＴＡ ＮＳＸが53周目のホームストレートでＢＲＺに勝負を仕掛けた。ＢＲＺのアウト側にマシンを振ったＡＲＴＡ ＮＳＸだったが、ここでＢＲＺの左リヤとＡＲＴＡ ＮＳＸの右フロントがわずかに接触。ＢＲＺからパーツが飛んだが、そのままポジション

M.Kamio



５番手グリッドのARTA NSXがスタート直後に猛追を披露。21周目に２番手に浮上すると首位のスバルBRZと接触するほどの激しいバトルを展開したが、わずかにおよばず２位に惜敗した。

Text：autosport web　Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）／石原 康（Yasushi Ishihara）
小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

QUALIFY REPORT

山内がQ2でトップタイムをマーク!
スバルBRZが今季3度目の予選1位を獲得

GT300クラスは２組に分かれてQ1が実施された。Ａ組でトップタイムを記録したのは96号車K-tunes RC F GT3の小高一斗で１分18秒389。一方、Ｂ組のトップは７号車Studie PLUS BMWで荒聖治が、Q1で唯一の１分17秒台となる１分17秒895をたたき出した。しかし、予選で主役となったのは61号車スバルBRZ R&Dスポーツだった。Q1を担当した井口卓人が１分18秒069でＢ組の２番手につけると、Q2では山内英輝が１分17秒479でトップに。54kgのサクセスウエイトを搭載するスバルBRZが第２戦富士、第３戦鈴鹿に続いて今季３度目のポールポジションを獲得した。２番手はQ2で名取鉄平が１分17秒832を出した18号車アップガレージNSX GT3で、69kgのサクセスウエイトを搭載した60号車シンティアムLMコルサGRスープラGTが河野駿佑のアタックで１分17秒971をマークし３番手につけた。

Y.Yoshimi



井口がQ1B組で２番手タイムをマークすると山内がQ2でトップタイムをマーク。今季３度目のポールポジションを獲得した。決勝では井口がスタートを担当。後続を引き離してピットインを行なうと山内も首位をキープし、３年ぶりの勝利を獲得。

Y.Ishihara



Y.Yoshimi



K.Kobayashi





T.Ogasawara

上：予選12番手のYogibo NSX GT3が猛追を披露。100kgのウエイトを搭載するたかのこの湯GRスープラGTをかわして６位に入賞。今季初のポイントを獲得した。右上：81kgのウエイトを搭載しながらも予選10番手を獲得したリアライズ日産自動車大学校GT-R。オーソドックスな戦略ながら３位で表彰台を獲得した。右中：予選３番手からスタートしたシンティアムGRスープラはレース序盤で４番手に後退。さらに、62周目に30号車トヨタGRスポーツプリウスPHV apr GTとarto RC F GT3のアクシデントを避けようとアウト側のグラベルに出たことで５位に終わることとなった。右下：シンティアムGRスープラ、JLOCランボルギーニGT3のバトルを尻目に予選６番手のグランシードランボルギーニGT3が安定した走りで４位入賞。

を守り切り、55周目には２秒以上のリードを築いた。

56周目、３番手まで順位を上げていたグッドスマイルAMGの右フロントタイヤがパンクし、ここで優勝戦線からは離脱した。

レース距離も３分の２を経過したところでGT500の車両が１コーナーイン側のグリーンにマシンを止めたことから59周目にフルコースイエロー（FCY）が導入される。61周目にFCYが解除されると、BRZは引き続き１分21秒台の安定したペースで周回を重ね、２番手のARTA NSXとのギャップを広げた。

78周目、ARTA NSXに対し11秒のリードを築いたBRZが“３度目の正直”となるポール・トゥ・ウインを決めて今季初優勝を獲得。スバルにとっては２０１８年第６戦以来３年ぶりの勝利、そして新型となったBRZにとっては初めての勝利を手にした。

「久しぶりにスタートドライバーを担当しました。トップのままつなげて、山内選手もすごく良い走りで勝つことができました」と井口が語れば、山内も「前半で井口選手が２番手を引き離してくれたので僕も必死に頑張りました」と互いの健闘を称えあった。

２位はARTA NSXで、87kgのサクセスウエイトを背負いながらも、予選で10番手につけていた56号車リアライズ日産自動車大学校GT・Rが３位で表彰台を獲得した。

４位は87号車グランシード ランボルギーニGT3、５位にシンティアムGRスープラが入賞を果たした。

GT500 決勝リザルト

●9月12日(日) ●3.586km×83周=297.638km ●決勝出走15台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴／松下 信治	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	83	1:56'41"101	1'14"156	16
2	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴／牧野 任祐	Honda NSX-GT	BS	83	8"511	1'14"140	80
3	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	83	11"145	1'14"517	60
4	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛／坪井 翔	TOYOTA GR Supra GT500	BS	83	12"437	1'14"955	64
5	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一	TOYOTA GR Supra GT500	BS	83	12"596	1'14"486	28
6	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠／佐々木 大樹	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	83	24"626	1'14"523	22
7	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	83	28"532	1'14"367	44
8	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也／大津 弘樹	Honda NSX-GT	DL	83	30"822	1'14"239	4
9	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京／大湯 都史樹	Honda NSX-GT	DL	83	42"921	1'13"752	20
10	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀／福住 仁嶺	Honda NSX-GT	BS	81	2 Laps	1'13"676	26
11	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／阪口 晴南	TOYOTA GR Supra GT500	BS	75	8 Laps	1'14"498	56
12	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也／山下 健太	TOYOTA GR Supra GT500	BS	62	21 Laps	1'14"521	70
	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路／石浦 宏明	TOYOTA GR Supra GT500	BS	57	26 Laps	1'14"307	22
	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	45	38 Laps	1'14"736	40
	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平／千代 勝正	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	37	46 Laps	1'14"337	56

※フォーメーションラップ1Lap追加のため、1Lap減算し、83Lapsのレースとした。
SC：14:39'08(47Laps) - 14:56'22(53Laps)　FCY：15:08'12(64Laps) - 15:10'50(65Laps)
●ファステストラップ：1'13"676　No.8　ARTA NSX-GT／野尻 智紀　●No.23　ペナルティストップ5秒(SpR.22-4.1「エンジン交換」)
●黒白旗提示　No.39 中山雄一, No.64 大津弘樹　●No.8　ドライブスルー(SpR.27-1.2「ピット作業違反」)
●No.8　ペナルティストップ10秒(H項2.10.14「SC中のピット出口信号無視」)
タイヤ：BS=ブリヂストン／DL=ダンロップ／MI=ミシュラン／YH=ヨコハマ　SW=サクセスウェイト

GT300 決勝リザルト

●9月12日(日) ●3.586km×78周=279.708km ●決勝出走28台 ●天候：晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	78	1:56'55"821	1'20"721	54
2	55	ARTA NSX GT3	高木 真一／佐藤 蓮	Honda NSX GT3	BS	78	11"442	1'20"941	45
3	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	78	13"633	1'20"784	81
4	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮／坂口 夏月	Lamborghini HURACAN GT3	YH	78	32"560	1'21"324	
5	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹／河野 駿佑	TOYOTA GR Supra	DL	78	41"972	1'21"045	69
6	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍／密山 祥吾	Honda NSX GT3	YH	78	52"372	1'21"300	
7	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史／元嶋 佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	78	52"465	1'21"331	66
8	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男／小高 一斗	LEXUS RC F GT3	DL	78	1'06"725	1'21"746	15
9	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞／堤 優威	TOYOTA GR Supra	YH	78	1'06"930	1'21"333	100
10	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸／安田 裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	78	1'07"333	1'21"405	75
11	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治／山口 智英	BMW M6 GT3	YH	78	1'09"705	1'21"866	
12	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志／名取 鉄平	Honda NSX GT3	YH	77	1 Lap	1'21"002	9
13	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀／中山 友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	77	1 Lap	1'21"004	
14	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	77	1 Lap	1'20"562	75
15	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	木村 武史／ケイ・コッツォリーノ	Ferrari 488 GT3	YH	77	1 Lap	1'21"677	36
16	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規／阪口 良平	LOTUS EVORA MC	BS	77	1 Lap	1'21"248	69
17	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ	LEXUS RC F GT3	YH	77	1 Lap	1'21"385	
18	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲／片山 義章	Audi R8 LMS	YH	77	1 Lap	1'21"334	
19	25	HOPPY Porsche	松井 孝允／佐藤 公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	77	1 Lap	1'21"889	27
20	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	77	1 Lap	1'21"832	24
21	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹／川合 孝汰	TOYOTA GR Supra	YH	77	1 Lap	1'20"639	66
22	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也／平木 玲次	TOYOTA 86 MC	YH	76	2 Laps	1'21"957	18
23	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝／片岡 龍也	Mercedes AMG GT3	YH	76	2 Laps	1'20"071	60
24	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝	Mercedes AMG GT3	YH	76	2 Laps	1'22"047	
25	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗／篠原 拓朗	Audi R8 LMS	DL	76	2 Laps	1'22"080	
26	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹／石川 京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	75	3 Laps	1'20"517	21
27	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉／飯田 太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	74	4 Laps	1'23"629	
	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行／内田 優大	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH				

※フォーメーションラップ1Lap追加のため、1Lap減算し、83Lapsのレースとした。
SC：14:39'08(47Laps) - 14:56'22(53Laps)　FCY：15:08'12(64Laps) - 15:10'50(65Laps)
●ファステストラップ：1'20"071　No.4　グッドスマイル 初音ミク AMG／谷口信輝　●黒白旗提示　No.55 佐藤蓮
●No.6　ドライブスルー(SpR.27-3「ピット作業違反」)　●No.360　ドライブスルー(SpR.27-3「ピット作業違反」)
●No.360　失格(SpR.13-7「ペナルティボード無視」)
●No.52　決勝結果に130秒加算(SpR付則 3.8「停止指示の無視」)
タイヤ=BS：ブリヂストン／DL：ダンロップ／YH：ヨコハマ　SW=サクセスウェイト

GT300 ポイントランキング (トップ10)

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	61	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ R&D SPORT	0	16	2	0	21				39	-	117
2	56	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	20	4	3	0	11				38	-1	114
3	244	三宅 淳詞／堤 優威	たかのこの湯 GR Supra GT	6	0	20	8	2				36	-3	108
4	55	高木 真一／佐藤 蓮	ARTA NSX GT3	0	11	4	0	15				30	-9	90
5	60	吉本 大樹／河野 駿佑	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	3	20	0	0	6				29	-10	87
6	11	平中 克幸／安田 裕信	GAINER TANAX GT-R	9	0	0	16	1				26	-13	78
7	88	小暮 卓史／元嶋 佑弥	JLOC ランボルギーニ GT3	2	5	15	0	4				26	-13	78
8	65	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	LEON PYRAMID AMG	15	8	0	2	0				25	-14	75
9	2	加藤 寛規／阪口 良平	muta Racing Lotus MC	0	1	2	20	0				23	-16	69
10	52	吉田 広樹／川合 孝汰	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	11	0	0	11	0				22	-17	66

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位〜10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW=サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

GT500 **予選リザルト**

●9月11日(土) ●予選出走15台 ●天候:曇り ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀①／福住 仁嶺❷	Honda NSX-GT	BS	1'10"337	1'09"887	26
2	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京①／大湯 都史樹❷	Honda NSX-GT	DL	1'10"303	1'10"049	20
3	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴①／松下 信治❷	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	1'10"404	1'10"238	16
4	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大①／ベルトラン・バゲット❷	Honda NSX-GT	BS	1'10"617	1'10"279	60
5	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平❷／千代 勝正①	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'10"681	1'10"332	56
6	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也❷／大津 弘樹①	Honda NSX-GT	DL	1'10"330	1'10"366	4
7	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路❷／石浦 宏明①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'10"495	1'10"415	22
8	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン❷／中山 雄一①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'10"275	1'10"623	28
9	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮①／阪口 晴南	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'10"744		56
10	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴／牧野 任祐①	Honda NSX-GT	BS	1'10"783		80
11	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也①／山下 健太	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'10"791		70
12	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生①／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'10"842		44
13	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資①／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	1'10"908		40
14	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛／坪井 翔①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'11"072		64
15	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠①／佐々木 大樹	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	1'11"140		22

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。

GT300 **予選リザルト**

●9月11日(土) ●予選出走26台 ●天候:曇り ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人①／山内 英輝❷	SUBARU BRZ GT300	DL	1'18"069	1'17"479	54
2	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志①／名取 鉄平❷	Honda NSX GT3	YH	1'18"330	1'17"832	9
3	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹①／河野 駿佑❷	TOYOTA GR Supra	DL	1'18"146	1'17"971	69
4	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史❷／元嶋 佑弥①	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'18"776	1'18"044	66
5	55	ARTA NSX GT3	高木 真一①／佐藤 蓮❷	Honda NSX GT3	BS	1'18"576	1'18"149	45
6	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮①／坂口 夏月❷	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'18"395	1'18"229	
7	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝❷／片岡 龍也①	Mercedes AMG GT3	YH	1'18"563	1'18"279	60
8	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男❷／小高 一斗①	LEXUS RC F GT3	DL	1'18"389	1'18"443	15
9	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞❷／堤 優威①	TOYOTA GR Supra	YH	1'18"737	1'18"456	100
10	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗❷／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ①	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'18"371	1'18"456	81
11	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹❷／石川 京侍①	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'18"274	1'18"521	21
12	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍①／密山 祥吾❷	Honda NSX GT3	YH	1'18"505	1'18"784	
13	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀①／中山 友貴❷	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	1'18"733	1'18"785	
14	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行①／内田 優大❷	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'18"673	1'18"898	
15	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治①／山口 智英❷	BMW M6 GT3	YH	1'17"895	1'19"237	
16	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	木村 武史❷／ケイ・コッツォリーノ①	Ferrari 488 GT3	YH	1'18"331	1'20"397	36
17	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明／織戸 学①	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	1'18"552		24
18	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥①／菅波 冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	1'18"801		75
19	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ①	LEXUS RC F GT3	YH	1'18"578		
20	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸／安田 裕信①	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'18"889		75
21	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗①／篠原 拓朗	Audi R8 LMS	YH	1'18"596		
22	25	HOPPY Porsche	松井 孝允①／佐藤 公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	1'19"196		27
23	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹①／川合 孝汰	TOYOTA GR Supra	BS	1'18"654		66
24	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也①／平木 玲次	TOYOTA 86 MC	YH	1'19"847		18
25	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規／阪口 良平①	LOTUS EVORA MC	BS	1'18"669		69
26	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉①／飯田 太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'21"212		
	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲／片山 義章	Audi R8 LMS	YH			
	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝	Mercedes AMG GT3	YH			

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。
●No.9 木村武史 Q1 最初の5分間走行禁止(SpR.13-1.a「危険なドライブ行為(接触行為)」)
●No.9 K.コッツォリーノ 2グリッドダウン(SpR.13-1.a「危険なドライブ行為(コースイン時の進路妨害)」)

GT500 **ポイントランキング** (トップ10)

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	1	山本 尚貴	STANLEY NSX-GT	3	8	8	21	15				55	-	110
2	1	牧野 任祐	STANLEY NSX-GT	—	8	8	21	15				52	-3	110
3	17	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Astemo NSX-GT	6	20	4	0	11				41	-14	82
4	36	関口 雄飛／坪井 翔	au TOM'S GR Supra	15	0	6	11	8				40	-15	80
5	14	大嶋 和也／山下 健太	ENEOS X PRIME GR Supra	20	15	0	0	0				35	-20	70
6	12	平峰 一貴／松下 信治	カルソニック IMPUL GT-R	1	2	5	0	20				28	-27	56
7	3	平手 晃平／千代 勝正	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	2	6	15	5	0				28	-27	56
8	37	平川 亮／阪口 晴南	KeePer TOM'S GR Supra	12	11	1	4	0				28	-27	56
9	23	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	MOTUL AUTECH GT-R	0	0	20	2	4				26	-29	52
10	19	国本 雄資／宮田 莉朋	WedsSport ADVAN GR Supra	0	5	0	15	0				20	-35	40

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位〜10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW=サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

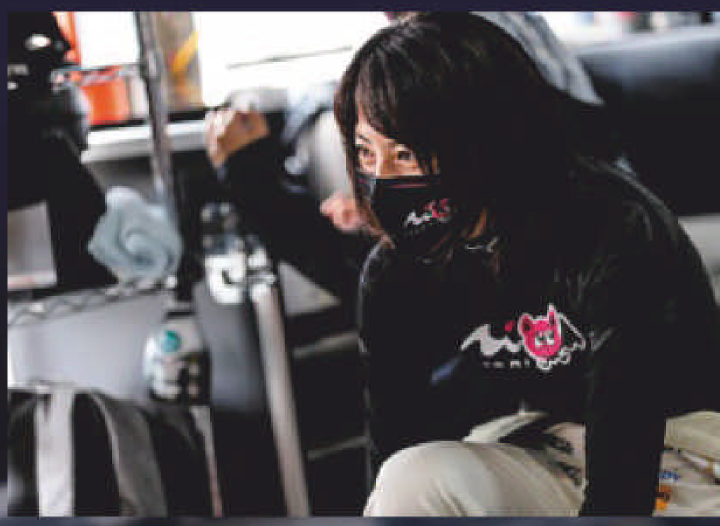
三浦愛が僅差の3位、畑が圧巻の走りでクラス初優勝

今季のチームスーパーライセンスは昨季に引き続き、フォーミュラ・リージョナル・ジャパン（FRJ）にフルエントリー。三浦愛とマスタークラスの畑亨志が全戦でステアリングを握る。開幕ラウンドの岡山大会（3レース制）でのベストリザルトは三浦が3位、畑がクラス4位。さらなる上位フィニッシュを目標に、第2大会もてぎ（3レース制）に臨んだ。

日曜のレース5、三浦がキレのある走りを見せる。序盤は上位2台からやや離されていく展開となっていたが、中盤以降は本来のスピードを回復。後半には上位2台よりも速いタイムを刻むなど、非常にいいペースで前の2台を追った。パスを仕掛ける間合いに入るまでには至らなかったが、2位とは約2秒差の3位でチェッカー。もてぎでは3レースとも、「もともと得意」というスタートで1ポジションアップを果たしており、序盤のペースとポジション取りをさらに改善できれば、優勝も充分視野に入ってくる。

松浦孝亮監督は「レース5と6の後半はいいペースで走れていました。3レースともスタートが良かったですし、その後に飲み込まれることがなければ、もっと違う展開にできていたはずです。序盤のペースアップについては、次の富士に向けても重点的に取り組んでいきます」と課題は残しつつも、岡山のときより内容が良くなっていたことを評価。三浦は「日曜の2レースでは前の2台と変わらないタイムで走ることができていました。富士は自信のあるコース。序盤のペースと細かいところの煮詰めを改善して、上のポジションを狙っていきます」とFRJ初優勝に強くフォーカスしていく。

畑はレース4で後続を大きく引き離す圧巻の走りでFRJマスタークラス初優勝。クラス2番グリッドスタートからオープニングラップでクラストップに立つと、3周終了時点でクラス2番手に約1.6秒のギャップを築く。その後もハイペースで周回を重ね、最終的に同2位に約7.3秒の差をつけてクラストップチェッカーを受けた。翌日のレース6ではクラスファステストラップを記録してクラス3位フィニッシュ。マスタークラスのポイントランキングでは3位に浮上。クラス王者も狙える位置まで上げてきた。



「不安定なコンディションのなかでセットを詰め切れていないところもありましたが、レース5と6はいいタイムで走れていました。そこは収穫です」と三浦。





「練習走行からウエットでの手応えを感じていました。ペースも僕のほうに分があると思っていましたので、クラストップに立てれば行けると思っていました」（畑）



Formula Regional Japanese Championship Rd. 2 Motegi results

Pos.	No.	Driver	Time / Delay	Best Time	Lap
Race 4				**04 Sep. 2021 | Cloudy/Rain, Wet | 16 Laps**	
1	45	Riki Okusa	32'39"470	2'00"631	15
2	28	Yuga Furutani	2"283	2'01"230	15
3	8	Ai Miura	18"868	2'01"111	16
4 / M1	7	Takashi Hata	36"116	2'01"875	15
Race 5				**05 Sep. 2021 | Cloudy, Dry | 17 Laps**	
1	28	Yuga Furutani	34'13"993	1'49"383	14
2	45	Riki Okusa	1"349	1'49"398	13
3	8	Ai Miura	3"636	1'49"415	16
7 / M4	7	Takashi Hata	28"782	1'51"168	11
Race 6				**05 Sep. 2021 | Cloudy, Dry | 17 Laps**	
1	45	Riki Okusa	31'06"224	1'49"162	14
2	28	Yuga Furutani	0"675	1'49"110	16
3	8	Ai Miura	6"510	1'49"288	15
6 / M3	7	Takashi Hata	35"436	1'50"623	16

M：マスターズクラスの順位　Twin Ring Motegi Road Course: 4,801 m

よくある"レース史の編集点"なのか？



LAT

WEC UPDATE

LMGTEは2024年にGT3へ移行

GTレースの将来がようやく決まった
移行期間となるここ2〜3年のキャストたちの
"ブループリント"を先に焼いてみる

Text : アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）
Translation : 天野雅彦（Masahiko Amano ／ Amano e Associati）
まとめ : auto sport
Photo : LAT ／ GM

この発表は、IMSAが2021年シーズンをもってアメリカにおけるGTLM車両（＝GTE車両）によるレースを終えるとの発表を受けて行なわれた。WECでは、GTE Proは22年シーズンまで、GTE Amは23年シーズンまで継続。その後、ヨーロッパではGT3車両がGTカテゴリーを引き継ぐ。IMSAはすでにGT3を導入、GTDとして走らせており、将来的にGTDをプロとアマチュアに分ける方針だ。FIAとACOが独自のルールを構築していなかったのは事実。IMSAは実行可能な方法をすでに示していた。自動車メーカーのあいだではGTレースに資金を注ぎ込む意欲が減退。これらにより、GT3に代わる選択肢はなかった。現在のGTEプログラムは、ハイブリッド導入以前にアウディとプジョーが競い合っていたころのLMP1と同じだけの費用がかかると言われているのだ。

いま行なわれるべき唯一の議論は、GT3／GTDクラスにおいてプロとアマがどのようなかたちで共存することになるかだ。コルベットレーシングやBMWのようにファクトリーチームとしてマシンを走らせ、最高の状態で自分たちのマシンを見せたいと考えるメーカーもいるし、カスタマーによるレースというGT3の理念を守りたいと考えるメーカーもいる。ランボルギーニ、ポルシェ、アウディ、メルセデス、フェラーリなどのメーカーは、彼らのマシンを走らせる顧客を相手に大きなビジネスを展開。それらのメーカーにとって、このレースは安価で賄えるものだ。チームに投資して世界を転戦する必要がなく、ほぼすべての大陸でブランドをアピールできる。

GT3レースが始まってから15年。当初はフェラーリ・チャレンジやポルシェカレラカップのためのものだったが、アストンマーティンなどもカスタマー向けの車両の試作を開始。始まったころはそれほど注目を集めず、スパ24時間への出場も意図されていなかった。シリーズは、マシン所有者が望めば同じマシンを持った人々と競うことができるというもの。バランス・オブ・パフォーマンス（BoP＝性能調整）が全マシンにチャンスを与えることになり、プロアマチームはそれを喜んだ。レースは最初からフルグリッドに。ステファン・ラテルのアイデアの優秀性が証明された。

レースのルールは、当時ラテルがGTシリーズで協力していたこともあり、FIAの所有に。ラテルが望むとおりに変更していくことが許されていた。アウディはR8のレーシングバージョンを製造する可能性を見いだし、カスタマー精神を全面的に採り入れて、製作に踏み切った。それはGT3規定に合わせた最初のマシンだったが、GT



3のオリジナルコンセプトから離れていくきっかけのマシンともなった。すぐにメルセデスが新しいSLSをベースとして強力なマシンを作れることに気づき、アウディはよりプロ向きのマシンを作り始めた。結果、カスタマーたちは押し出されることに。ラテルは彼らのためにGT4クラスを創設した。

スペインのインターナショナルGTオープン、ドイツのADAC GTマスターズ、日本のスーパーGTなど、彼のルールを採用するシリーズも登場。ラテルはそれをよい状況と捉えていた。多くのマシンが販売され続ければ、自動車メーカーはそれらを純粋なレーシングカーに開発していくことが難しくなると考えていたからだ。

自動車メーカーが投資に見合った最大限の効果を求めると……

しかし、メーカーが強くなりすぎることで、レギュレーションのコントロールが効かなくなることを彼は常に心配していた。メーカーは14／15年にGTEをGT3カーに置き換えるというアイデアを押し通そうと試みたが、彼はFIAのGT委員会会長としてそれを阻止。GTE推しのメーカー群は、メーカー同志によるレースの要素を残しつつ、カスタマーたちにもマシンを供給したいと考えていた。一方、ル・マンなどへの出場権を得られないGT3のカスタマーたちの興味は投資に対する効果を高めること。ラテルは〝収束〟を進ませなかった。自動車メーカーがル・マンをトップレースと捉えることになれば、彼らはより一層の投資を始めると分かっていたからだ。ラテルはそれを阻止し、カスタマーたちと、彼らのために作られたクラスを守らなければならなかった。

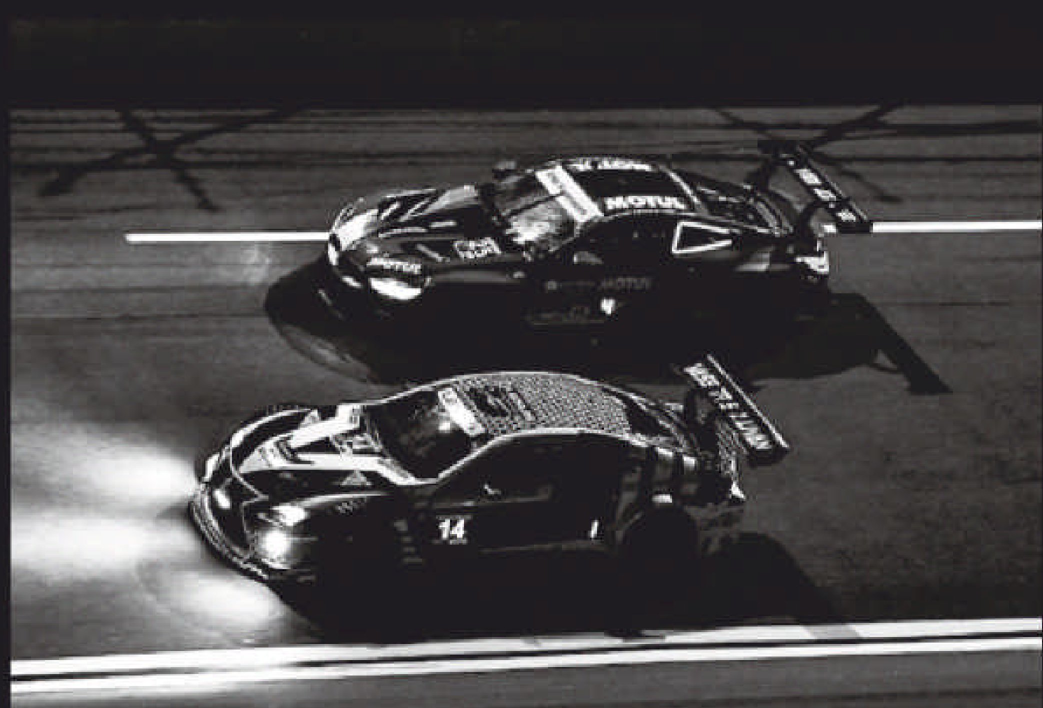
LAT



2023年まで存続はポルシェユーザーのため？

カスタマーレース用にGTEマシンを購入した者たちには３年間のレースプログラムが保証されていた。ACOとFIAがこれを認めたかたち。ポルシェはGTE Amのカスタマーに計10台の911 RSR-19を販売済みだった。

今季のIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権GTDクラスには、レクサスRC F GT3は２台が参戦中。（写真は2021年デイトナ24時間のRC F GT3）（as）



LAT

しかし、自動車メーカー側はどのみちレギュレーションが変わることを望んでいた。ラテルはGT3を3つのタイプに分類。ランボルギーニやフェラーリなどのスーパーカー、ポルシェなどのスポーツカー、ベントレーなどを含むGTカーだ。どのタイプも、レーシングカーとしてのバランスを良いものとするために異なる何かを必要としていた。とくにベントレーとニッサンは大きなモディファイが必要だった。自動車メーカーとFIAは当時の状況が科学的に不十分だと新しいルールブックを求め、FIAは技術的な枠組みのなかで好きなようにマシンを作ることを許可。それでバランスが取れると考えたのだ。状況の変化にラテルは頭を悩ませていたが、実際には自動車メーカー側が彼の考え方を評価していると分かった。メーカーは穏当な新車を作るか、すでにあったマシンをアップグレード。しかし、〝どのメーカーももっとも有名な耐久レースで優勝を狙うことができるように、再びなる〟とル・マンでなされた発表は、このカテゴリーにとって脅威となっている。

ラテルがもっとも心配しているのはコルベットだ。カスタマーサポートのネットワークをまだ構築していないメーカーが作る、まったく新しいクルマだからだ。このルールにおいてラテルが有していた唯一の影響力は、〝GT3でレースをする会社は、競技に参加するカスタマーに向けて20台のマシンを販売しなくてはならない〟（スクールやコレクターにではなく）という主張だった。コルベットは、IMSAだけではなく欧州でレースを行なうチームとの提携も視野に入れていることと、カスタマーサポートに対する確かな知識を持つ会社が必要であることを認めている。しかし、それらの会社はどこもLMDhとハイパーカーに注目しており、GMの選択肢は限られている。

しかし、ラテルたちは、自動車メーカー1社のためにルールを変えることはできないという考え方だ。そうなれば、他メーカーも真似をしなければならなくなってカテゴリーが消滅の危機に瀕するか、それらのメーカーが撤退しなければならなくなるという、どちらも同じ結末を迎える。FIAとACOはカスタマーレーシングというビジネスをしっかりと構築したメーカーを守るために、コルベットとBMWには厳格に対峙しなければならない。そうしたビジネスモデルを築き上げる選択は決して簡単ではない。



"もったいぶる"シボレー

GMは、2022年からのIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権GTDプロクラスにおいてレースプログラムを展開するかどうか、2024年に向けて新型GT3車両の開発を行なうかどうかを言明していない。だが先日、GT3スペックのABSを搭載したコルベットを今年６月のデトロイトGP GTLMクラスで走らせたとコルベットレーシングが明らかにした。（写真は、今年６月のデトロイトGPで行なわれた、2022年モデルのコルベット・スティングレーIMSA GTLMチャンピオンシップエディション発表会）（as）

GM Japan

ル・マンのグリッド問題は ひとまず"セーフ"

いずれにしても、少なくとも今後の2年間は安定期となりそうだ。アウディ、ランボルギーニ、アキュラの3社は、それぞれのGT3マシン用にエボリューションキットを今年製作。メルセデスは昨年にそれを実施。ピレリは22年にこのカテゴリー用の新しいフロントタイヤを投入するが、それらはより頑強で、前回の、後輪にもっとフォーカスしたタイヤのアップグレード以上にメルセデスを助けることになるだろう。BMWのM4 GT3はそのデザインと哲学にセンスがあり、短中期的に多くの台数が売れる見込み。ポルシェはアップデートキットを生産する次のメーカーとなるだろう。それは、ミケロットではなくオレカからアドバイスを受けているフェラーリも同様だ。レクサスが参入するという噂も根強い。BMW M4の開発がほぼ明らかになっているからだ。そのクルマはレクサスと共同で開発されたが、トヨタはソフトトップとなったことで、BMWが実際にはハードトップのレクサスなのではないかとの疑念が抱かれている。

ここで疑問となるのは、これらの自動車メーカーが新型車を生産することになったとき、GT3レースがどのようなものになるのかということだ。

GT3マシンに対するアップグレードは2年ほど効果があるとされており、24年シーズン開始を迎えられる。その時点で新型コルベットは製造されているだろう。BMWはアップグレードの時期を迎え、ほかのメーカーでは新型車の設計準備が整っているはずだ。ポルシェは、ハイパーカーを販売したメーカーだけがル・マンに出場するGT3マシンを販売できるというルールを押し通そうとトライしたようだ。該当するメーカーは、トヨタ、プジョー、アウディ、ポルシェ、ランボルギーニ、フェラーリ、アルピーヌ、キャデラック、アキュラ。だが、そのアイデアはル・マンで潰された。



LAT

GT3を取り仕切るSROのステファン・ラテル。

今回のハードウェアに関するルール変更は、このカテゴリーの中期的展望に対して危険なものである。ラテルは、FIAとは離れて所有するGT2のルールを作り上げるのに長い時間をかけている。

自動車メーカーは投資に見合った最大限の効果を手にすることとなる。そのため、自分たちが作り上げたレースシリーズを台無しにするところまで行くかもしれない。DTM、世界ツーリングカー選手権、ITCがその好例だ。いずれもカスタマーレースからマニュファクチャラースポーツへと発展し、多額の投資が原因で消滅した。ラテルはカスタマーレースをビジネスの中心に据えており、何としてでもそれを守り抜かなければならない。V10エンジンを背負って、スパのようなサーキットでレースをしたいというカスタマーが存在する限り、彼のビジネスは存続可能で、そうした状況が少なくともあと30年は続くと信じている。だが、GT3がそこまで続くとは考えにくい。彼はすでにカスタマーレースのプログラムにおける次章の準備に入っている。

GTレースにとってのもうひとつの脅威はLMDhの将来性だ。LMDhがル・マンの60のグリッドを埋めるに充分な規模となり、チームの投資効率も高いため、GTに未来はないかのように、一時は見えていた。ただ、そのような事態にはならないだろう。プロトタイプでは各ブランドが独自のスタイリングをプロトタイプカーに反映できるよう、市販車のスタイリング部門に協力を要請している。ポルシェのLMDhマシンがポルシェ911に似ているとしたら、911のGTカーでレースをする意味などあるだろうか? GTの911はクラス優勝のみを目指した戦いを繰り広げることとなる。

24年にはGT3マシンがとって代わり、アマチュアドライバーのためのカテゴリーとされて、ワークスチームが競い合うことはない。彼らはLMDhで戦うことが奨励されることになる。新しいGT3マシン群は24年シーズンのスタートに間に合うだろう。

DUTCH GP

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／Mercedes／RedBull



フリー走行から予選まで6度の赤旗掲示も
ポール奪取のフェルスタッペンが母国優勝

決勝レースは中断なし
救われたレッドブル

Mercedes



最初のピットストップを31周目に行なったボッタスは、“安全策”として67周目に２度目のピットイン。新品タイヤでファステストを出したが、ハミルトンが70周目にタイヤを履き替えその記録を塗り替えた。

36年ぶりに開催されたオランダGPは、マックス・フェルスタッペンが地元の大観衆の期待に応え、勝利を飾った。

ポールポジションから見ごとなスタートを決め、ピットインで一時2番手に後退した以外は首位をキープ。最後は20秒以上の大差をつけてチェッカー。たしかに圧勝だった。しかしレース

ドライバー・オブ・ザ・デイにはペレスが選出されたが、F1マネージングディレクターのロス・ブラウンは個人的にアロンソを挙げた。アロンソはスタートでふたつ順位を上げ、残り2周でサインツをかわした。

LAT

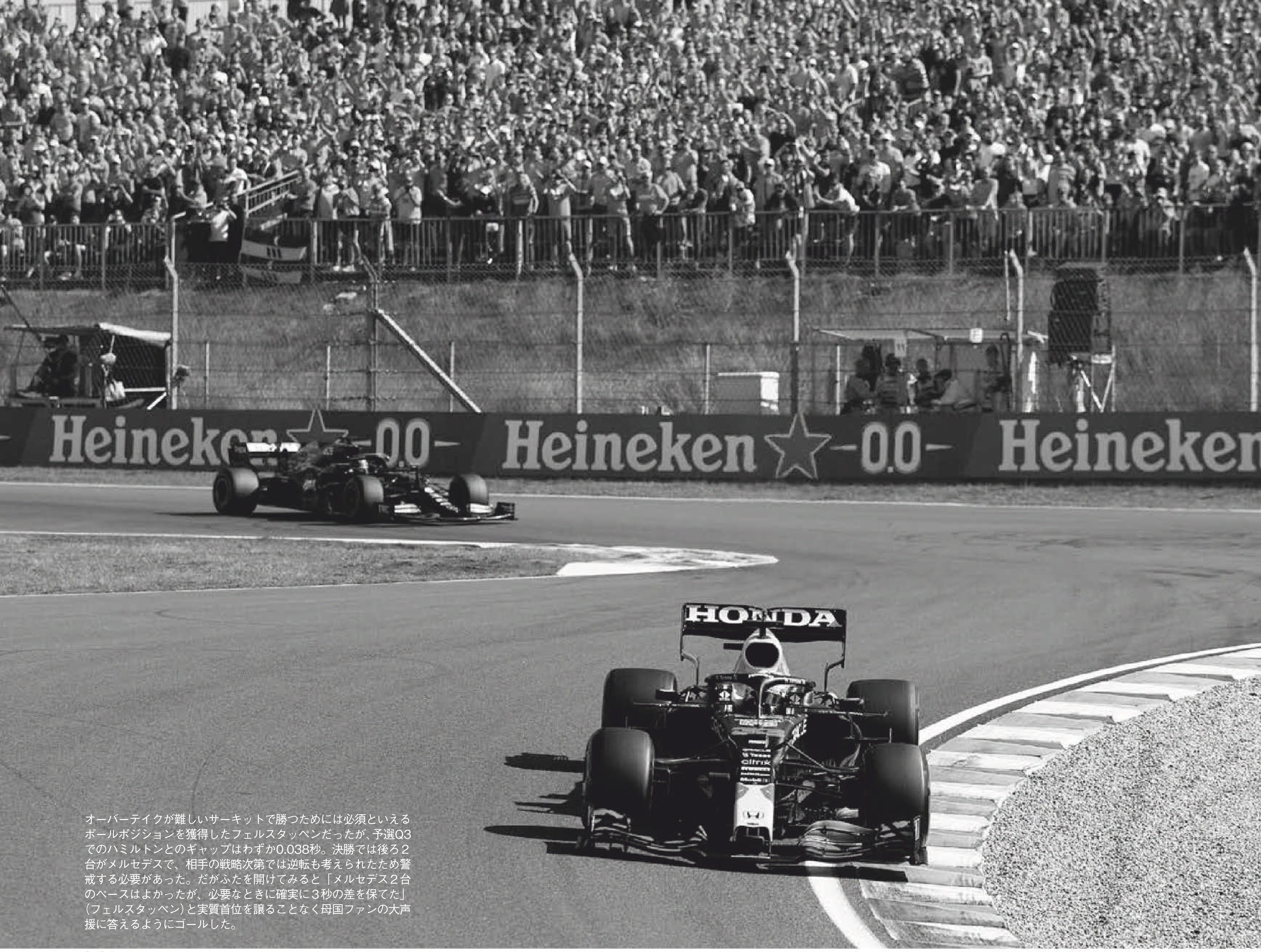


予選７位と自身の最高位グリッドからスタートしたジョビナッツィだったが順位を落とす結果になった。今季限りでの引退を発表したライコネンだったが、２日目のコロナ検査で陽性となり欠場。クビサが代役を務めた。

Rd.13 オランダGP リザルト

●9月5日（日）決勝　●4.259km×72周=306.648km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	72	1
2	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	72	2
3	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	72	3
4	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	71	4
5	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	71	5
6	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	71	9
7	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	71	6
8	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	71	Pit（16）
9	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	71	8
10	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	71	13
11	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	71	10
12	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	70	12
13	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	70	15（17）
14	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	70	7
15	88	R.クビサ	アルファロメオ／フェラーリ	70	16（18）
16	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	70	Pit（14）
17	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	69	11
18	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	69	17（19）
	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	48	14（15）
	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	41	18（20）



オーバーテイクが難しいサーキットで勝つためには必須といえるポールポジションを獲得したフェルスタッペンだったが、予選Q3でのハミルトンとのギャップはわずか0.038秒。決勝では後ろ２台がメルセデスで、相手の戦略次第では逆転も考えられたため警戒する必要があった。だがふたを開けてみると「メルセデス２台のペースはよかったが、必要なときに確実に３秒の差を保てた」（フェルスタッペン）と実質首位を譲ることなく母国ファンの大声援に答えるようにゴールした。

RedBull

内容をあらためて検証すると、わずかな戦略ミスや状況変化次第では、勝利がひっくり返っていた可能性もあった。

フェルスタッペンの第一の勝因は、オーバーテイクが困難なザントフールトでポールポジションを獲得できたこと。そしてスタートで首位をキープできたことだった。ただし予選Q３は、それまでコンマ３秒前後の大差をつけられていたルイス・ハミルトンが、０・038秒差に迫る予想外の接戦になった。Q３最後のアタックの際、ターン３の立ち上がりでギヤをダブルシフトするミスを犯し、最終コーナー立ち上がりでDRSが開かないトラブルも重なったからだった。もしハミルトンにポールを奪われていたら、スタートからターン１のブレーキングまで215mしかないこのサーキットでは首位を奪い返せなかったかもしれない。

レースペースも接戦だった。ただしレースを通じて、終始競り合っていたわけではない。序盤はフェルスタッペン優位で進んだ。ハミルトンはダウンフォースを抑え気味のセットアップで臨んだこともあって、レース序盤から「タイヤがもたない」と訴え続けた。そのため序盤20周目にピットインして、新品ミディアムに交換する。

フェルスタッペンのメイン戦略は１回ストップだったが、ライバルに反応せざるを得なかった。アンダーカットを恐れて、次周にピットイン。これで上位２台の２回ストップが確定した。

第２スティントでは一転、ハミルトンが速さを見せた。フェルスタッペンをしのぐペースで周回を重ね、一時は1秒台まで詰めた。このままいけば、かなりおもしろいトップ争いが見られたかもしれない。ところがレース中盤、担当エンジニアからフェルスタッペンへの、「あと４、５周、全開で行け」という無線を傍受したメルセデス陣営は、まだ19周しか走ってないハミルトンに「ボックス！」の指示を出した。

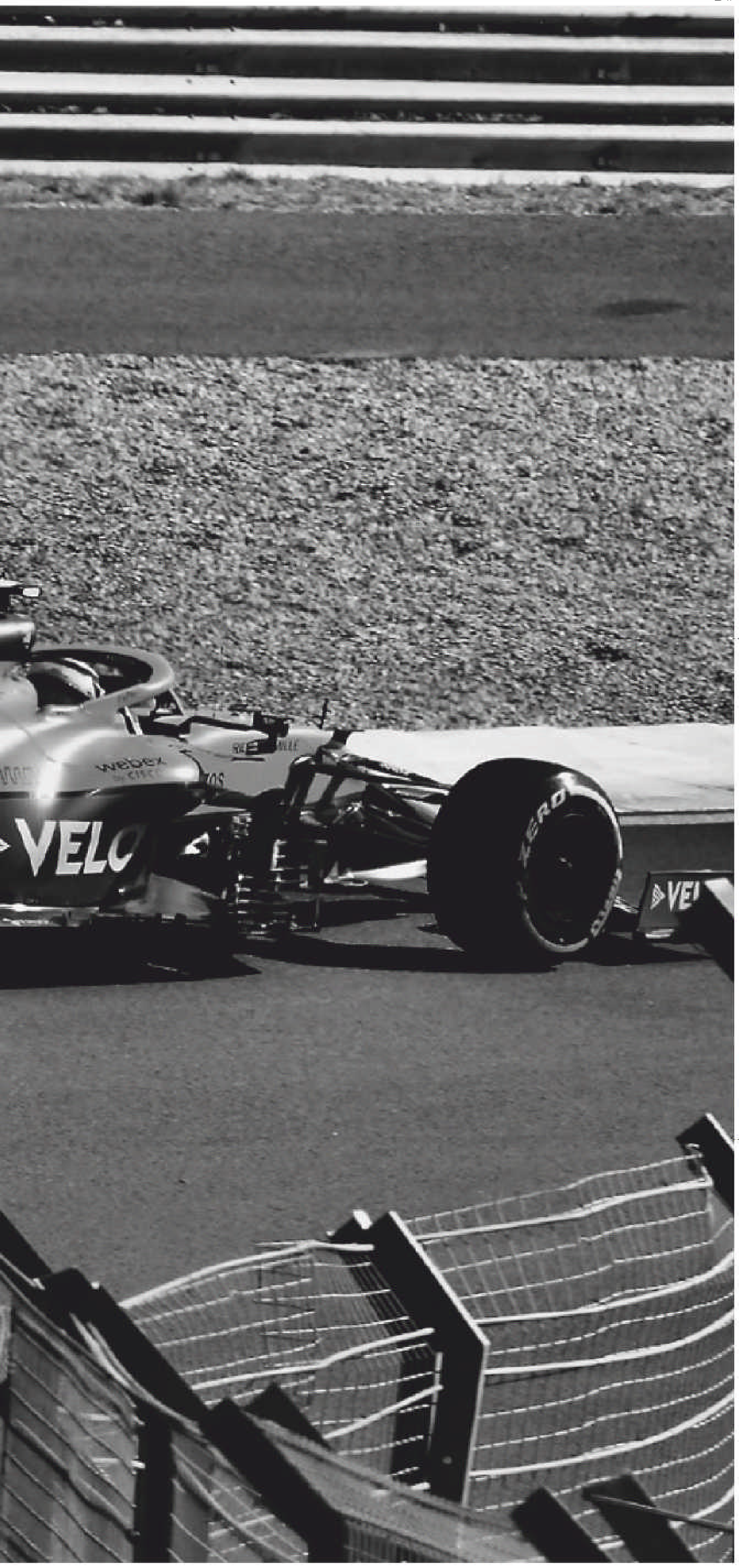
レッドブルの陽動作戦に乗ってしまったということなのか。しかもコース復帰した場所は周回遅れが固まっていた区間という王者らしからぬミスもあって、両者の差は一気に３秒以上に広がってしまった。その後のハミルトンは、「前のタイヤは充分残っていた」「なぜ早く入ったんだ」と無線で疑問を呈し続けたが、もはや万事休すだった。

レース後、クリスチャン・ホーナー代表は、「こちらに不利なタイミングで、セーフティカーが出ることだけが怖かった」と語っている。フリー走行で計４回、予選で２回の赤旗中断があっただけに、その危惧はもっともだ。一度もレース中断がなかったのは、レッドブル陣営にとって大いに幸運だった。

一方でハミルトンは、「今日の彼らはあまりに速かった」と敗北を認めつつ、「わずかな勝利のチャンスをつかめなかったのは、すべてを完璧に運べなかったから」とコメント。そんなギリギリの総力戦が今後も続いていく。

次戦モンツァ、続くソチでレッドブルは２０１４年以降一度も勝てておらず、数字の上ではメルセデス絶対有利だ。しかし過去の統計が当てにならないことは、今季これまでのレースを振り返れば明らかであろう。

LAT



チームメイトで明暗分かれるレース内容に

ペレスとガスリー 渾身のリカバー

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT ／ AlfaTauri

ホンダ製パワーユニット（PU）で走る4人にとって、オランダGPは悲喜こもごもの結果となった。

マックス・フェルスタッペンが今季7勝目を挙げた一方で、セルジオ・ペレスは予選Q1落ち。仕様違いのパーツ交換でピットレーンスタートを選択するも最終的に8位まで順位を上げた。

アルファタウリのピエール・ガスリーは、予選で自己ベストタイの4番グリッドを獲得。レースでも2強チーム以外では最上位の4位入賞を果たした。対照的に角田裕毅は予選での赤旗中断やPU関連のトラブルに見舞われ、48周目リタイアに終わった。

ペレスは決勝レースで大きく順位を上げた。それ以外の入賞ドライバーをみると、ランド・ノリス、フェルナンド・アロンソがそれぞれ3つ順位を上げたのみ。このサーキットはそれだけオーバーテイクが難しく、レッドブルマシンの高い戦闘力を差し引いても、ペレスの8位入賞は高い評価に値する。

ペレスのFP3での最速タイムは、フェルスタッペンにこそコンマ9秒の大差をつけられたが、メルセデス2台とは充分張り合えていた。だがQ1敗退を喫したのは、渋滞を予見しながらコースインのタイミングが遅かったチーム側の責任が大きい。

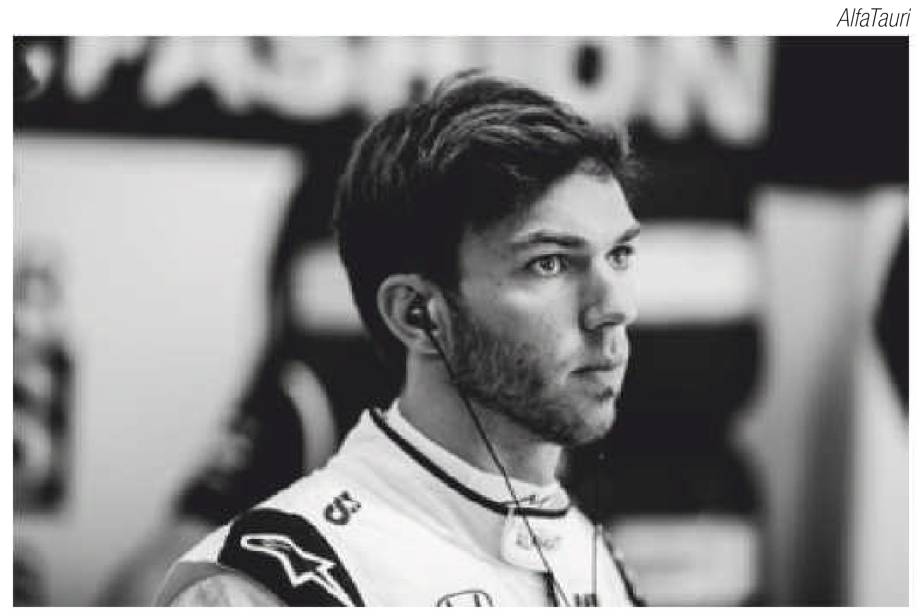
じつは予選の1セット目のアタックでもチームは判断ミスを犯している。ペレスは合計3回アタックし、1分10秒530の自己ベストを出した。この時点で7番手、充分Q2に進めるとチームは踏んだ節がある。ところがペレスより早いタイミングで2セット目のアタックに出ていったドライバーが次々に先行し、あっという間に16番手まで落ちてしまう。さらに終了2分前まで2度目のアタックを待ったことが、ペレスの予選における致命傷となったのだった。

ペレスの決勝での走りは、ダメージを最小限に抑えたものだったと言える。ハードでスタートし、超ロングスティントで順位を上げる戦略は、序盤にブレーキロックによりタイヤダメージを負うという自身のミスで断念した。しかし8周目に履き替えた新品ミディアムを47周目までもたせつつ、その間に19番手から7番手まで順位を上げてみせたのはさすがだった。

対照的に4番グリッドを得たガスリーの健闘は、本人の果敢な走りと適応能力の高さのおかげだった。同時にチームのセットアップ変更が、見ごとにハマった部分も大きく起因する。

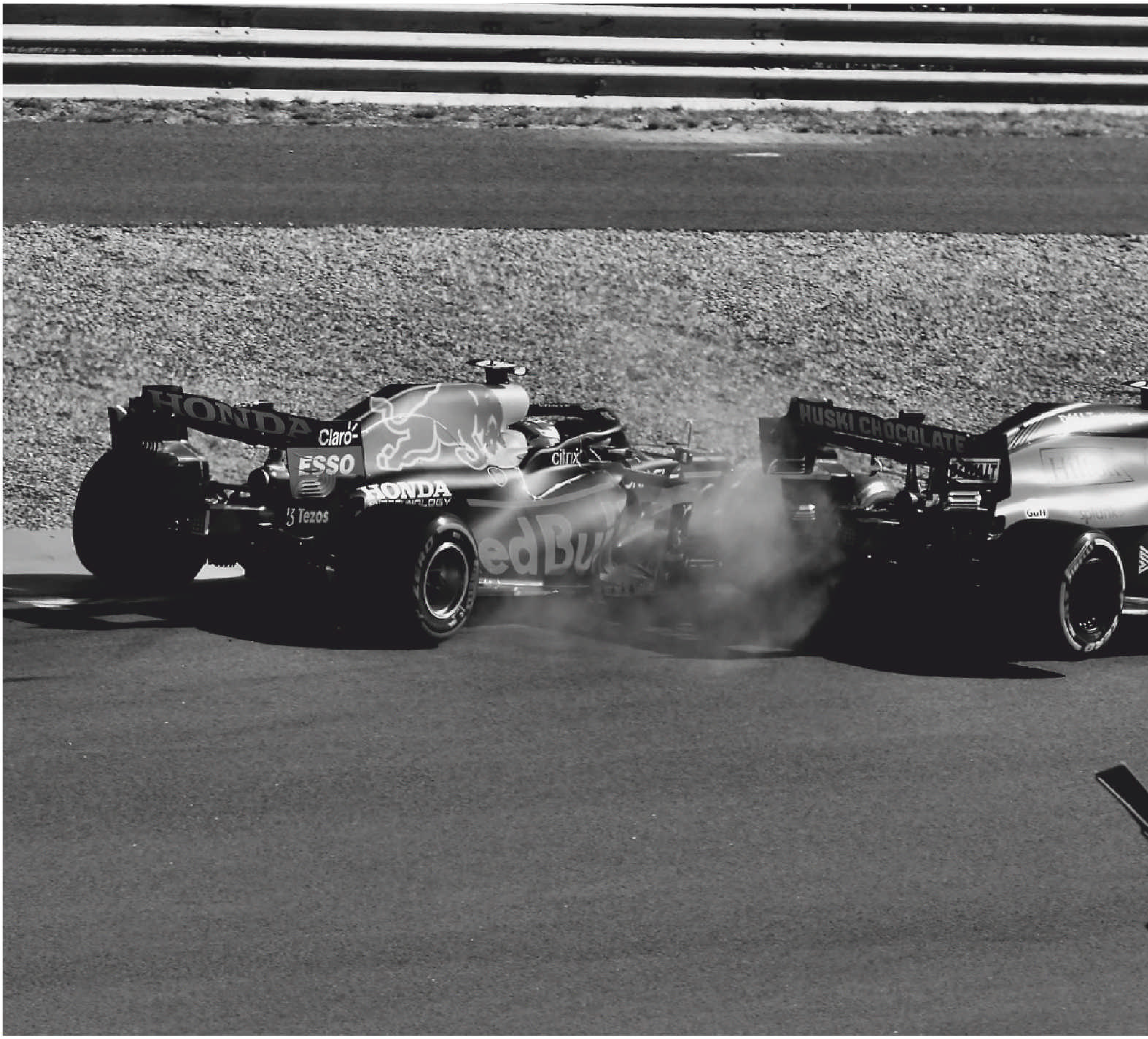
初日フリー走行でのガスリーは、不

AlfaTauri



「フリー走行まではペース不足が心配だった」というガスリー。だが予選前に改良ポイントを見つけることができ予選4位。マシンパッケージから最大限の力を引き出せたと話し次戦へも自信をのぞかせた。

FOCUS on HONDA



残り７周で、ペレスが９番手を走行していたノリスを捕える。この接触によりペレスはマシンの右側に大きなダメージを負いグリップが大幅に低下してしまう。「ダメージがなければ６位を狙えた」とペレス。

安定なマシン挙動に手こずっていた。それでも総合7番手タイムにつけたが、「全然満足できないハンドリングだった」と語っている。そこでチームは初日終了後にセットアップを大きく変更し、マシンバランスは一気に改善した。予選トップ10ドライバー中、FP1から予選Q3までのタイム改善しろが3秒を超えたのはガスリーだけだった。初日に失速すると二日目以降も引きずっていた昨年までのチームとは、見違えるほどにセッティング能力が上がっているのは確かだ。

そしてレースではスタートで4番手をキープすると、序盤から積極的にプッシュして背後のシャルル・ルクレールに対してすぐに4秒以上のマージンを築いた。24周目のピットインに対し、5、6番手で追走するフェラーリ陣営は、ガスリーの2度目のピットインを期待した。しかしガスリーはそこから47周をミディアムで走り切り、ルクレールに4秒9差をつけてチェッカー。

そのガスリーに比べると、角田は精彩を欠いていた。トラブルや不運もあったが、ガスリーが二日目に大きく改善したのに対し、曲がらないマシンに最後まで苦しんだ。それでも前戦ベルギーから採用した『慎重にマシンを煮詰めていくアプローチ』が、安定感をもたらしていることは間違いない。

一方で角田の持ち味のひとつである、『1周目からのいきなりの速さ』が影を潜めてしまった気もする。来季残留が決まったいま、本来の角田らしさが復活することを期待したい。

ベテラン勢で未契約はベッテルのみ

残り2席はカネ次第!?

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos） Translation：見田 豊（Yutaka Mita） Photo：LAT

なんと慌ただしい動きだったことか。セルジオ・ペレスのレッドブル残留とキミ・ライコネンの引退発表があり、バルテリ・ボッタスがアルファロメオ・ザウバーへの移籍を決断、アルファタウリはピエール・ガスリーと角田裕毅がともに契約更新を果たし、メルセデスのジョージ・ラッセル獲得に続いて、ウイリアムズからはアレックス・アルボンとニコラス・ラティフィのコンビで2022年を戦うことが発表された。夏休み明けのわずか2週間足らずにこれだけの動きがあったわけで、“ちょっと目を離した隙に”という表現はまさにこんな状況で使うのだな、とあらためて実感した。

そんなわけでモンツァのパドックは、さながら台風一過を思わせる小康状態を呈していた。全体の状況を見定める余裕が生まれたいま、大方の見るところではもし空席が生じるとしても4つ、という観測に落ち着きつつある。アストンマーティンとアルファロメオにそれぞれひとつずつ、そしてハースにはふたつという内訳だ。しかし実際問題としては、内2シートはほぼ決まったようなもので、残る2シートを才能にあふれ将来有望な若手か、さもなければ巨額の持参金を用意できるペイドライバーのどちらかが埋めることになろう。ちなみに持参金の目安としては、小規模なチームであれば年間予算のおよそ4分の1を賄えるくらいの額が必要と言われている。

ともあれ、4つの空席で文句なしの1番人気は、ランス・ストロールの相方としてアストンマーティンの指名を受けること。しかしご承知のとおり、シルバーストンに本拠を置くこのチームは、セバスチャン・ベッテルとのあいだにオプション契約があり、先のザントフォールトでベッテル自らこれを行使する考えを語っている。「ドライバーマーケットは、いまはほとんどフォローしていない。僕の立ち位置はハッキリしているからね。来季の契約はもう決まっていて、自分がどうするかも分かっているよ」とベッテル。

チームプリンシパルのオットマー・サフナウアーもこれを追認する。「セブとの契約は、1プラス1の実質2年契約だ。2年目どうするかを相談して決める期日が契約で定められていて、まだその時期でないというだけの話さ。いたって普通のことだよ。私たちはセブが大好きだし、セブも私たちを気に入ってくれている。複雑な問題は何ひとつ存在せず、条件がどうたらという心配もない。日取りは決まっていて、双方が今後について話し合う」

まだ契約書にサインしていないというだけで、来季の去就について悩まずに済むドイツ人がもうひとりいる。実質2年契約を有するミック・シューマッハーだ。オプション権を握っているのが第三者という点がセブとは異なる。フェラーリが保有するその権利は、イタリアGP直後に期限切れを迎えるという。シューマッハーの速さや真面目な仕事ぶりにハースの誰もが感銘を受けており、ほかに行く当てもないことから、フェラーリのOKさえ出ればスンナリ契約更新になるはずだ。

というわけで、来季に向け実質的に



空席となるのは、ハースの残りのシートとボッタスのチームメイトのふたつのみ。ただし、ニキータ・マゼピンとハースにはプラス1年の取り決めがあり、間違いなく有力候補のひとりである。だがマゼピンは、このところイベントがあるたびにシューマッハーと悶着を起こし、ドライバー同士だけでなくチームとの関係も悪化している。本人が移籍を望んでいるフシもあり、ハースに空きが生じると噂される一番の根拠だ。つい先頃、代理人がアルファロメオのチーム代表であるフレデリック・ヴァスールと接触を試みたという情報も洩れ聞こえている。もしアルファロメオがマゼピンを引き受けるとなれば、3500万ユーロとも言われる持参金が転がり込むわけだから、ヴァスールも無関心ではいられまい。

しかし、巨額の持参金を用意できるのはマゼピンだけとは限らない。中国人初のF1ドライバーを目指す周冠宇は、一説によるとスポンサーが総額2500万ユーロを優に超えるという。F1グループCEOのステファノ・ドメニカリとFOMのサポートを受けていること、そして中国人であるという理由でこのスポーツに計り知れない市場価値をもたらすと期待させるところが彼の強みである。この持参金レースに敗れた者がシューマッハーの相棒になる、ともっぱらの噂だ。

ふたりにとって問題なのは、ヴァスールがまだ心を決めかねていること。有り体に言うと、ペイドライバーの受け入れは競技信念に背を向ける行為だ、という思いが彼にはあるのだ。22年シーズンをチーム躍進の年と位置づけるヴァスールとしては、できることなら実力本位でドライバーを選抜したいところ。上り調子のチームが来季さらに前のグリッドを目指すとしたら、ドライバー市場を見渡してベストと思えるラインアップを組まなければならない。それでいくと、アントニオ・ジョビナッツィにさらなるチャンスを与えたほうがいい気もする。ボッタスとの相性も申し分なく、ザントフォールトとモンツァの予選で素晴らしい走りを披露したことも好材料である。

ほかにも、テオ・プルシェールを候補に加えるのもアリだ。ARTグランプリでF2を戦うこの若手は、ヴァスールがマネジメントを手がける子飼い。実力と実績を兼ね合わせるという意味で、ダニール・クビアトの存在も忘れ難く、ハースの1シートは思っていた以上に買い手市場と言えそうだ。急ぐ必要はないと分かっているヴァスールは、ギリギリまで結論を先延ばしにするのではなかろうか。

最後に、マゼピンと周の"金満対決"について再度触れておこう。仮にハースがマゼピン残留に傾くとしたら、それはチームメイト同士の軋轢を見越した確信犯的決断と言うことができる。一方、周を迎え入れる場合は、史上初の中国人F1ドライバーの誕生にひと役買うこととなり、同国におけるビジネスチャンスが飛躍的に拡大することは疑いようがない事実だ。米中関係がかってないほど危機的状況と言われるなかで、アメリカチームがどう世渡りしていくか見届けたい気もする。



2022年ドライバーラインアップ　※2021年9月13日現在

チーム	No.	ドライバー	No.	ドライバー
メルセデス	44	ルイス・ハミルトン	63	ジョージ・ラッセル
レッドブル	33	マックス・フェルスタッペン	11	セルジオ・ペレス
フェラーリ	16	シャルル・ルクレール	55	カルロス・サインツ
マクラーレン	3	ダニエル・リカルド	4	ランド・ノリス
アルピーヌ	14	フェルナンド・アロンソ	31	エステバン・オコン
アルファタウリ	22	角田裕毅	10	ピエール・ガスリー
アストンマーティン	18	ランス・ストロール	5	セバスチャン・ベッテル
ウイリアムズ	6	ニコラス・ラティフィ	23	アレクサンダー・アルボン
アルファロメオ	77	バルテリ・ボッタス	99	アントニオ・ジョビナッツィ
ハース	47	ミック・シューマッハー	9	ニキータ・マゼピン

…未契約　…空席

ダラーラ、BMWともLMDhシャシーパートナーに

キャデラックとはあくまで“平等”

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton） Translation：神田美穂（Miho Kanda）
まとめ：auto sport Photo：BMW ／ Cadillac



BMW


Cadillac

（上）９月８日、イタリアのダラーラ本社で契約書にサインした両者。右から、BMW MのCEOマルカス・フラッシュ、ダラーラ社長のジャンパオロ・ダラーラ、ダラーラのCEO兼ゼネラルマネジャーのアンドレア・ポントレモーリ。（左）IMSAでBMWとしのぎを削ることになるキャデラックのLMDhマシンのレンダリング。同じシャシーを使うBMWだけには負けられなさそうだ。（関連記事47ページ）（as）

予想どおり、ダラーラはLMDhに参入するBMWのシャシーサプライヤーを務めることになった。ダラーラはキャデラックに加え、このドイツのメーカーにも“骨格”を供給することになる。両メーカーともにアメリカでレースに参戦することを表明している一方で、キャデラックはWEC、ル・マンにも参戦すると宣言していた。

現段階で、ダラーラはライバルとなる複数のメーカーにシャシーを供給する唯一のコンストラクターだ。ダラーラはフェラーリのLMHマシンのシャシーも手がけることになっており、ル・マンで確固たる地位を築くことになる。世界屈指のレーシングカーコンストラクターにとって大逆転のチャンスだ。ダラーラの以前のLMP2マシンはひどい出来で、空力面でバランスを欠いていたが、修正が許されていなかった。購入したチームはごく少数。今年のル・マンのグリッドにダラーラのマシンは１台も並ばなかった。

規則では、LMDhマシンの土台になるLMP2用シャシーの製造は４つのコンストラクターだけに認められている。LMP2マシンは2017年から４年間のホモロゲーションを取得しているが、その期間内に１回、各マシンをアップデートできる“ジョーカー”パッケージの開発が認められていた。各メーカーは17年のオフにジョーカーを採り入れようとしたが、そのためにはFIAとACOに変更の許可を求め、認められるか否かの判断を仰ぐ必要があった。オレカはほかのマシンの基準になるものと判断され、変更が認められなかった。オレカ以外のコンストラクターも希望がすべて通ったわけではなく、結局ダラーラは根本的な問題を解決できず終い。その代わり、キャデラックのDPiに注力。23年から施行される新規定に沿うものに資金を投じるほうが賢明だった。オーナーのジャンパオロ・ダラーラは、どのメーカーとも契約を交わしていない段階から、自社のリソースを投じてマシンの設計開発、さらに風洞テストに取り組むことを認めた。とはいえ、少なくともキャデラックとのつながりは維持できると確信しており、BMWなど他メーカーやLMP2のプライベーターにもマシンを販売できる状況になることを期待したうえでの決断だった。

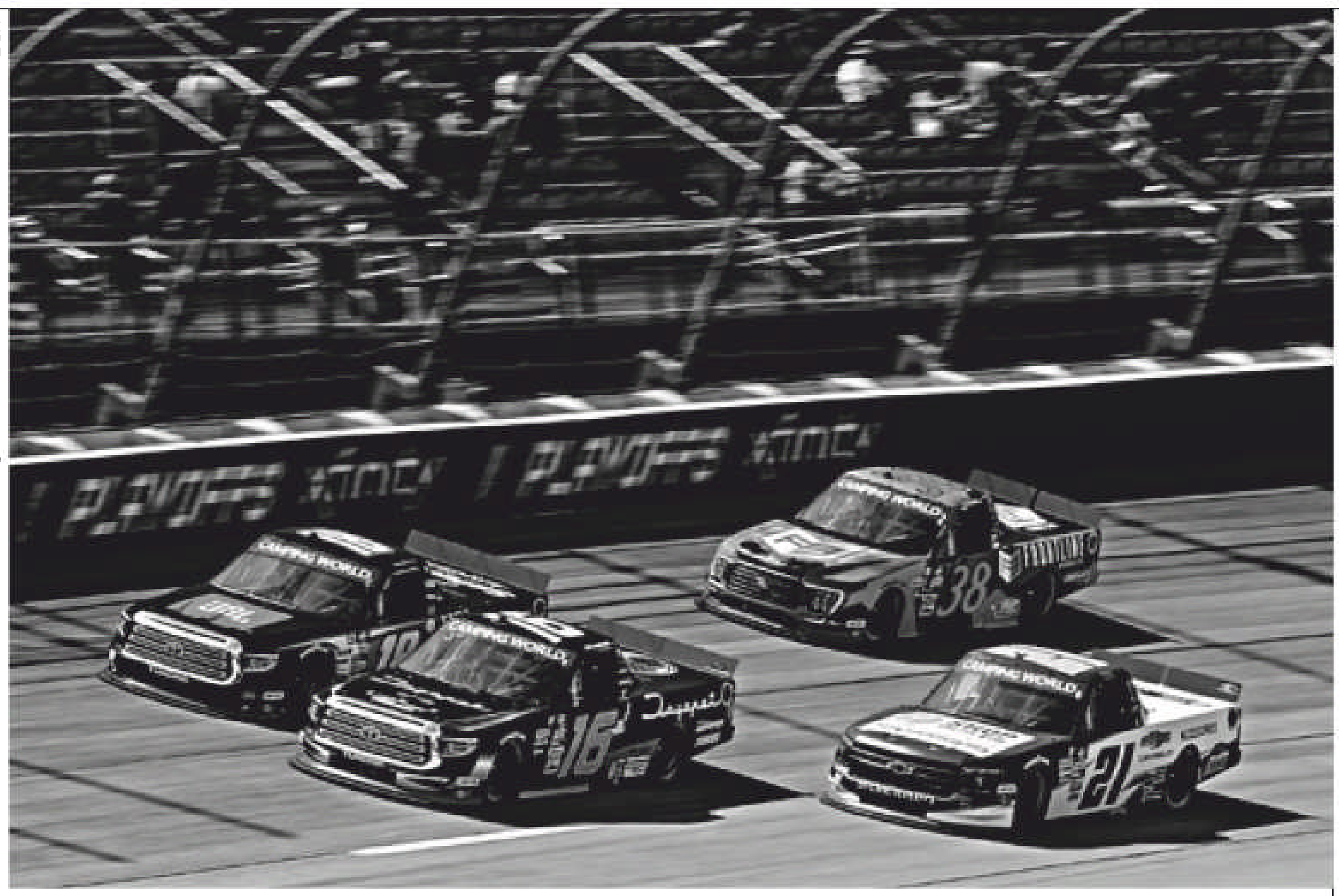
BMWはアメリカの耐久レースに復帰すると６月に発表したが、LMDhのシャシーパートナーをダラーラに確定したのは９月になってからだ。キャデラックは８月のル・マンが終わるまで、耐久レースプログラムについて明言していなかった。６月の段階でBMW M社代表のマルクス・フラッシュは、すでにパートナーとともにマシンの設計を進めていると明かしており、「開発は順調に進んでいる。今回の発表が遅くなったからといって、23年の復帰が遅れるわけではない」と話していた。

こう聞くと、BMWのデザイナー陣がダラーラの骨格をデザインし、キャデラックはそのデザインを採用せざるを得ないようにも思えるが、ダラーラはこれを否定。両メーカーのマシンは同じ骨格を持つことになると主張している。異なる部分は、エンジン、冷却システムなどの補機類、空力だ。「ダラーラはあらゆる要求に応えてくれる組織だ」と、BMWのLMDhプロジェクトの責任者を務めるマウリツィオ・レシュイッタ。「その専門知識は、シャシー製造、エンジニアリング、開発、風洞テスト、シミュレーションまで多岐にわたっている。彼らは空力の分野にも強い。これはIMSAでは重要な要素になるだろう。最初から理想的なクルマに仕上げ、成功の基礎を築くために、開発初期段階から彼らと緊密に連携している」。

ダラーラのLMP2マシンとBMWバージョンのLMDhマシンのテストが始まるのは22年の３月か４月と見られている。キャデラックはそれより少し遅くなるだろう。両メーカーとも搭載するエンジンについては明らかにしていない。BMWは３ℓツインターボのP58か、かつてのDTM用２ℓターボのいずれかだろう。キャデラックは自然吸気を採用する見込みで、まったく異なるパッケージが求められることになりそうだ。

Photo：廣本 泉（Izumi Hiromoto）／HRE

NSACAR



ダーリントンでは、18号車C.スミスが7位、21号車Z.スミスが9位と、16号車ヒルは先着を許した。第１ステージを突破しても、プレーオフポイントは第2ステージに持ち越されるが、まずは突破しなければ始まらない。

NASCARトラックシリーズ プレーオフ第1ステージ

HREが8位にダウン 突破に向けて正念場に

Text：auto sport

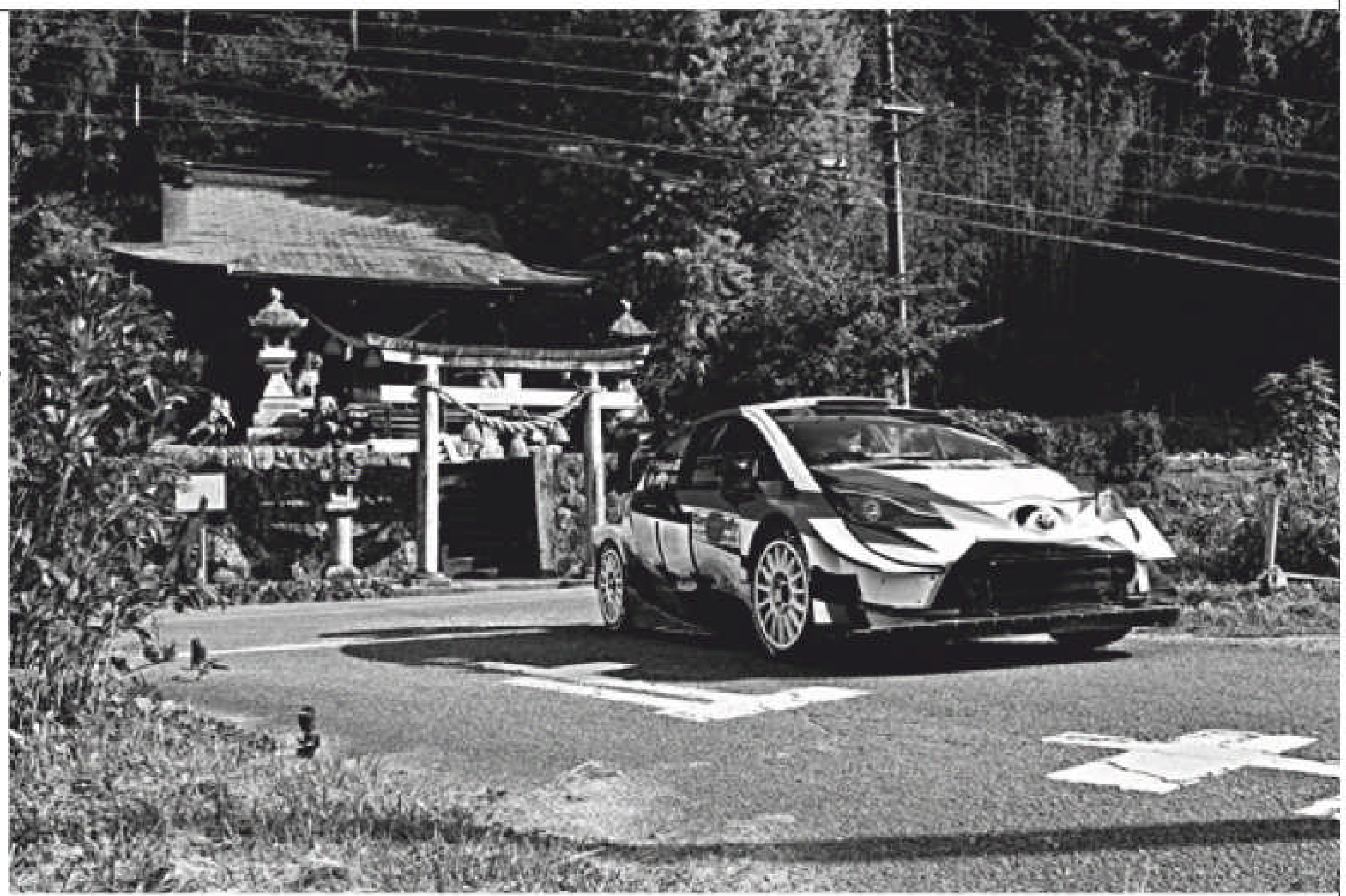
米NASCARトップ３カテゴリーのひとつ、トラックシリーズにおいて2018年、日本人初のチャンピオンチームオーナーとなった服部茂章氏率いるHRE（Hattori Racing Enterprises）。その18年から４年連続でプレーオフ（３ステージ制）に進出しているが、今季は第１ステージ（３戦）で苦戦を強いられている。同ステージ初戦ゲートウェイでは他車のアクシデントに巻き込まれ、マシンを修復しての23位チェッカー。同ステージ２戦目のダーリントンは、今季のレギュラーシーズンでトップ争いにも加わった得意のコース。優勝して第２ステージ進出を確定させるか、悪くても上位フィニッシュによる大量加点を狙っていた。

ダーリントンでは決勝のみを行なうレースフォーマットで、スターティンググリッドは前戦のレース結果からの抽選により決定。HREの16号車オースティン・ヒルは４列目イン側となる７番手からのスタートとなった。しかし、決勝（147周／200マイル）は序盤からスピードが伸びず、第１ステージは22番手でチェッカー。第２ステージではイエロー中に大幅なセッティング変更を施すも、ハンドリング改善にはつながらず、同ステージを15番手で終えた。このステージブレイク中に再び大幅なセッティング変更を加えると、ハンドリングはやや改善。だが、追い上げ中に後続がスピンし、イエローに。勢いを削がれてしまったのか、その後も望むようなポジションに上げることはできず、12位でフィニッシュとなった。

プレーオフ第１ステージでは10人から８人にコンテンダーが絞られる。今回の結果により、ヒルはプレーオフ９位のZ.スミスと５ポイント差の同８位に。厳しい状況で第１ステージ最終戦ブリストルを迎えることになった。ブリストルはヒルが決して得意とはしていないショートオーバル。プレーオフ第２ステージ進出のためには、（ステージウインのポイントを計算から除けば）同９位のZ.スミス、同10位のC.スミスより上のポジションでフィニッシュすることが最低条件となる。

「シリーズ2位でプレーオフに入りましたが、２戦続けてポイントを落としてしまい、カットライン上の８位まで順位が下がってしまいました。ブリストルはタイトル奪回に向けて最初の大きな難関になりますので、チーム一丸となって全力で突破したいと思います」（服部オーナー）

RALLY JAPAN



「ラリージャパン2021」の代替イベントは、イタリア・モンツァ（11月19〜21日）に決まった。モンツァでは去年も最終戦を開催している。（写真はセントラルラリー愛知・岐阜2019での勝田貴元の走り）（as）

実行委員会、苦渋の決断

ラリージャパン2021開催断念 来季カレンダー登録は申請済み

Text：autosport web

ラリージャパン2021実行委員会は９月７日、11月11〜14日に愛知県と岐阜県での実施が予定されていた2021年WRC世界ラリー選手権第12戦『フォーラムエイト・ラリージャパン2021』の開催中止を決断したと発表した。同イベントの中止は2020年に続き２年連続となる。

ラリージャパン2021はラリー競技の世界最高峰シリーズであるWRCの今季最終戦として、また同選手権の日本ラウンドとして11年ぶりの開催が予定されていた。実現すれば、愛知県豊田市の豊田スタジアムを拠点に、愛知と岐阜の両県で競技が実施される計画となっていた。

ラリージャパンのスタートまで65日となった９月７日、政府関係省庁や開催地の自治体、FIA国際自動車連盟、JAF日本自動車連盟、WRCプロモーター社、ラリージャパン競技主催者らと長期にわたって大会の開催に向けた調整を進めてきた同実行委員会は、開催中止を決断したことを明らかにした。決断の理由について同委員会は、新型コロナウイルス感染症による各方面への影響が国内において依然として甚大であることを念頭に置き、公道を使用し、地域一丸となって開催されるWRCの競技特性を考慮するとともに、今後の国内における感染状況が予断を許さないためとしている。

７日に出された声明で委員会は、スポーツ庁をはじめとする関係省庁、関係自治体および関係施設、地域住民、パートナー各社、自由民主党モータースポーツ振興議員連盟、FIA、JAF、WRCプロモーター社など、すべての関係者に対して改めて謝辞を述べるとともに、2022年大会の実現に向けて継続的な支援を求めた。

これに関連し、同実行委員会の鈴木賢志会長は次のような声明を発表した。

「フォーラムエイト・ラリージャパン2021が開催断念となり、楽しみにしていたみなさまには大変申し訳なく思っております。また、開催実現に向けて尽力いただいていたみなさまには、心より感謝申し上げます。このコロナ禍をなんとか克服し、2022年に日本の地でWRCが開催できるよう尽力して参ります」

2022年のラリージャパンについては、現在のところ、同年11月10〜13日の開催日程でFIA国際スポーツカレンダー登録が申請されている。

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Mercedes

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：United Kingdom

メルセデスへのラッセル加入に、ハミルトンのデビュー当時へ思いを馳せる

来季は時代の転換期となるか

2007年、ルーキーでありながら鮮烈な輝きを放ち2度の王者を退けたハミルトン
だが22年シーズンは、そのハミルトンが絶対的エースの立場を追われるかもしれない
ラッセルがハミルトンのチームメイトになることでひとつの時代が終わるのか——

イタリアGP開催直前、ジョージ・ラッセルが来季のメルセデスでルイス・ハミルトンのチームメイトになることが正式に発表された。予想されたこととはいえ、これで来季の楽しみがひとつ増えた。そして今回の決定は私に、ハミルトンがマクラーレンからF1デビューした2007年当時のあれこれを思い出させてくれた。

当時のマクラーレンの総帥ロン・デニスは、05年末にフェルナンド・アロンソと密かに07年からの契約を結んでいた。アロンソがルノーで最初のタイトルを獲得した直後のことだ。翌年のアロンソはミハエル・シューマッハーとの死闘を制して連覇を果たし、マクラーレンではキミ・ライコネンがフェラーリに移籍、ファン・パブロ・モントーヤはお払い箱となった。

すでにアロンソが来ることは決まっている。ではチームメイトには誰が選ばれるのか。ペドロ・デ・ラ・ロサは控えドライバーとして非常にいい仕事をしており、アロンソも同国人のデ・ラ・ロサを望んでいた。しかしデニスとマネージングディレクターのマーティン・ウイットマーシュは、マクラーレンの秘蔵っ子ハミルトンを第一候補に推していた。

アロンソはGP2選手権で勝ちまくるハミルトンの速さを、明らかに警戒していた。そしてデニスに、こう進言したそうだ。「ルーキーと組んだら、コンストラクターズ 選手権は取れないんじゃないかな」。

だがデニスはアロンソの言うことを聞かず、正式にハミルトンのF1昇格が決まった。いまのF1と違って、当時のルーキーは開幕前もシーズン中もテスト走行を行なうことができた。とはいえ開幕戦オーストラリアGPから、ハミルトンはいきなりアロンソと互角のペースでF1マシンを走らせた。

アロンソはナンバー１待遇を主張し続け、一方でチームはフェラーリの開発データを不法に入手したとして、１億ドルの罰金を科された。そんな状況にあってアロンソはタイトル獲得もかなわぬまま、わずか１年で古巣のルノーに戻ったのだった。

いまのラッセルの輝きは、まさにあのころのハミルトンを彷彿とさせる。

いきなり勝てるマシンでデビューできたハミルトンと違って、ラッセルはこの２年半を非力なウイリアムズで戦ってきた。しかしその間、一度も予選でチームメイトに負けたことはなく、今季はQ3進出が当たり前になっている。昨年終盤のバーレーンで、コロナ感染のため欠場したハミルトンの代役としてメルセデスのマシンに乗ったが、予選でいきなりバルテリ・ボッタスに0.03秒差と迫り、レースの大部分で首位を走った。翌週の最終戦アブダビGPは、ハミルトンはまだ後遺症が残っているにもかかわらず、そしてすでにタイトルも決まっていたというのに出場を強行した。ラッセルが再び主役になってしまうのを阻止するためだったというのは、勘ぐりすぎだろうか。

そして今年に入ってからのハミルトンは、何かにつけてボッタスを擁護したり、その素晴らしさを強調するような発言が目立つ。これもただの勘ぐりかもしれないが、ハミルトンにしてみれば来季もチームメイトはボッタスのほうが良かったはずである。しかしボッタスのマネジメントを担当するトト・ウォルフ代表には、よく分かっている。最強のマシンに５シーズンも乗り続けてきたボッタスが、ついに一度もチームメイトに勝てず、タイトルも獲れなかったこと。そして来年37歳になるハミルトンが、このまま永遠に超一流のパフォーマンスを発揮し続けることは不可能なことを。

ハミルトンとラッセルが同じマシンに乗る来季、ふたりのパフォーマンス比較ができることが、私はいまから待ち切れない。ハミルトンはいうまでもなく偉大なドライバーだ。しかし彼の挙げた通算99勝のうちの77勝は、圧倒的な強さを誇ったメルセデス時代のものだ。その間、チームメイトのニコ・ロズベルグ、ボッタスとの平均予選タイム差は、0.2秒だった。一方でマクラーレン・ホンダ時代のアイルトン・セナとアラン・プロストは、平均0.67秒もの差があった。ラッセルにとって0.2秒差は、決して途方もないものではあるまい。15年前のハミルトンがアロンソにしたことを、来季のラッセルはハミルトンに対してやってのけるかもしれない。



今号のレポーター

ジョン・オレオヴィクツ

John Oreovicz
インディアナポリス在住のベテランジャーナリスト。インディカーは20年以上にわたり取材を続けているほか、NASCARやドラッグレースもカバーする。

アメリカ人のキャデラックについてのブランドイメージ

LMDh参入を正式に発表したキャデラックだが、日本では「スポーティ」というイメージは薄いかもしれない
そこで、一般的なアメリカ人がキャデラックに対して持つブランドイメージを聞いてみると……

Text：ジョン・オレオヴィクツ（John Oreovicz） Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
まとめ：auto sport Photo：Cadillac

じつは、多くの一般的なアメリカ人からも、「レース」と「キャデラック」の組み合わせに違和感があることは確かだ。

1902年に設立され、その後フラッグシップラインとしてGM（ゼネラルモーターズ）に組み込まれたキャデラックは、米国で歴史と権威を兼ねそなえたブランドのひとつだ。比較的手ごろな高級車として長年人気を誇り、初めてフルカーでのエレクトリックシステム、量産型V8エンジン、シンクロメッシュトランスミッションを採用するなど、技術革新の輝かしい歴史も持つ。50〜60年代にはクッション性の高いシートと枕のような乗り心地を実現させた、まるで横揺れするソファーのようなクルマとして人気に。だが、70年代に入ると、その存在は巨大かつ非効率の象徴として評価が一変。巨体ゆえに500立方インチ（約8.2ℓ）という大排気量のV8が必須となったが、米国の労働者階級、とりわけGMに忠実な支持者にとって憧れであり続けた。80年代には、ほかの米国自動車メーカー同様、クルマのダウンサイジングが不可避に。「世界のスタンダード」を自認する彼らにとって、「Bigger is Better」（大きいほどいい）をモットーとして掲げるにはいささか問題があり、GMの他ブランドのプラットフォームを流用した改良版に過ぎなくなっていった。4気筒のシマロン、当時グループ会社のオペルをベースにしたキャテラは販売が低迷した。

そんな負の時代を一掃したのが、99年に登場したSUVのエスカレードである。人気の高いシボレー・タホを革張りにして高級車に仕立て上げただけだったが、これが大成功。キャデラックとGM全体の稼ぎ頭となり、ラップ歌手のあいだでは成功の証ともなっている。10万ドルを超えるこのクルマはいまでもキャデラックのフラッグシップとして人気を誇り、小型のSUV（XT4/5/6）もよく売れている（こちらもGMの廉価モデルの改良版ではあるが……）。

2000年代に入ると、新開発のリヤドライブプラットフォームを採用したCTSを発表し、ラインアップを活性化。04年にはシボレー・コルベットと共通のV8エンジンを搭載したパフォーマンスバージョンのCTS-Vを発表し、そのクルマを引っ提げてSCCAのロードレースプログラムも開始。以来、キャデラックはVシリーズをメルセデスのAMGやBMWのMのように、高級感に加えてパフォーマンスを重視したハイエンドブランドに育て上げてきた。

シボレーやフォードにはおよばないが、キャデラックにも長いレースの歴史がある。1950年にはキャデラックのエンジンを搭載したアラードJ2がル・マンで総合3位に。B.カニンガムがキャディのモデル61を流線形に改造した伝説の「ル・モンストル」も同年11位に入った。初期のNASCAR、50年代にメキシコで開かれたカレラパンアメリカーナにも彼らのマシンが登場。現代ではCTS-Vとその後継車がSCCAとIMSAでチャンピオンの系譜を受け継いでいる。

キャデラックがファクトリーチームとして初めてル・マン・プロトタイプ・プログラムに取り組んだのは2000〜02年。ライリー＆スコットとDAMSとともに始めたが、これは成功せず。その後、GMがキャデラックをプロトタイプカテゴリーに復帰させたのは17年。ダラーラのLMP2シャシーをベースにしたIMSA DPiマシンを開発し、IMSAの最高峰カテゴリーへの参戦を開始した。結果的にキャデラックのプログラムがこのクラスの中心的役割を果たすことで大成功を収め、17、18年と2年連続でDPiクラスチャンピオンに。19、20年はシリーズ2位となった。

キャデラックがこのプロトタイプカテゴリーに継続参戦する理由のひとつに、LMDhがル・マンやWECにLMHと同等の条件で出場でき、総合優勝を争える規定の整備が進んだということが当然ある。GMはこのプログラムがキャデラックというブランドを世界に広め、成長のための重要なカギになってくると考えており、ル・マン総合優勝を果たせば、キャデラックのイメージアップにつながることは言うまでもない。



現行のVシリーズには、BMW M3/M4競合車のCT4-V、668馬力のスーパーチャージャーV8＆6速MTを採用したレンジトップの「Blackwing」バージョンでM5に対抗するCT5-V Blackwing（写真：2022年モデル）がある。もはや、“おじいちゃんのクルマ”ではない。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

〝抜きつ抜かれつ〟はレースの醍醐味か

その昔、名物チーム監督に「オマエら物書きは決勝レースの結果ばかり注目するが、実際のレースは予選で終わってるんだぞ、アホか」と叱られたことがある。彼は「ドライバーもエンジニアも限界を追求して戦うのは予選で、決勝はその結果を確かめるために余力で走るだけのオマケみたいなものだ」と言うのだ。かなりな極論ではあるけれど、ある面で的を射ているかもなあと、若き物書きは思ってそれから何十年、現在に至っている。

たしかにモータースポーツ、とりわけフォーミュラカーレースなどのスプリントレースの場合、決勝結果はほぼ予選結果を反映したものになる。言い方を変えると、決勝レースでは、予選結果からあまり順位変動が起きないのだ。

順位変動が起きないレースでは一般ファンを楽しませることができないと考えた近年の運営者は、フォーミュラカーレースに、やれDRSだ、やれOTSだと順位変動を促進するアイテムを競技に介入させている。これ自体は興業を成立させるために有効なアイデアであるとは思う。

ただ、ときどき「待てよ、自動車レースにとって順位変動はそれほど必要なものなのだろうか」と根本に戻っていまさらながら考え込むことがある。冒頭の名物監督が言うように「もっとも速いドライバーとマシンが勝つ」のが本来のモータースポーツではなかったか、と。

僕たちは、コース上で抜きつ抜かれつのレースを夢見がちで、それこそがレースだと思いがちだが、実際にはそんなレースはほとんど見た記憶がない。たぶん、映画やマンガの世界のレースが頭にこびりついているからなのだろう。考えてみれば、ほかの速さを競うスポーツでも「抜きつ抜かれつ」の競技が展開することはまれではないか。とくに、僕の好きなマラソンやら駅伝やらを見ているとそんなことを思う。

他人がやるスポーツにはあまり興味がないと以前も書いた。今回のオリパラも開会式閉会式を含め僕の意識のなかには入ってこなかった。でもマラソンだけは別で、競技当日はちょうど岡山国際サーキットでの取材のため滞在中だったホテルで目覚め、たまたまテレビをつけたところフィニッシュの光景が映ったので15分ほど観戦した。大変おもしろかった。

マラソンや駅伝などの競技に興味があるのはたぶん、僕自身まがりなりにもランニングが趣味で競技会にも出走する「競技者」として他人事ではないからなのだろう。視点を変えれば、僕が何十年もモータースポーツを仕事にまでして追いかけ続けているのは、僕自身モータースポーツ競技者の端くれだからなのだろうと納得する。

というわけで、マラソンや駅伝は時間があればテレビ観戦をするが、いつも画面を眺めながらモータースポーツと重ね合わせ、この手の競技はモータースポーツに似ているのに、なぜモータースポーツだけはなかなか一般市民の関心を引けないのだろうなあと悩むことになる。

どこが似ているかと言うと、マラソンや駅伝に限らず多くのトラック競技はスタートからフィニッシュまで、じつはほとんど順位変動が起きない点だ。ところがマラソンも駅伝も、競技が続く何時間ものあいだ、テレビ画面を眺め続けられる。モータースポーツでこれをやったら、たぶん一般市民の視聴者はすぐにチャンネルを切り替えてしまうだろう。

なぜこの単調な画面で飽きないのだろうといつも首をひねる。マラソンや駅伝はトラック競技ではなく公道を使うので、景色の問題か？　たしかにトラックをグルグル何時間も回ったら飽きるかもしれないなあ？　でも景色はただの背景であって、競技自体とは関係がないのになあと思ったりもする。

たとえば東名高速道路の東京インターチェンジから小牧インターチェンジまでの350㎞を、途中のサービスエリアでドライバー交代や給油をしながらレースしたらどうなのかな、抜きつ抜かれつの順位変動がなくても一般市民を飽きさせないかもなあと夢見たりもする。このあたりに、DRSやOTSに過度な期待をせず興業を成り立たせるヒントがあるのかもしれないが、これが「速いヤツが勝つ」というレースの本質につながるのかどうかはよく分からない。



Photo：平田 勝（Masaru Hirata）

SAN-EI
CORPORATION

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年10/1号（隔週金曜日発売）
2021年9月17日発売　第58巻第17号　通巻1560号

No.1560 10/1号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	平田　勝	Masaru Hirata

SPECIAL FEATURE

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

FROM PIT CREW

●F1イタリアGP、ハミルトンとフェルスタッペンの接触の瞬間は、深夜にも関わらず思わず声が出た。シルバーストンに続き、両者の直接的な接触はこれが二度目だ。ドライバーやチームの精神状態は、きっと常人には想像のおよばないレベルの緊張感にあふれているのだろう。同じ週末、スポーツランドSUGOではスーパーGTが行なわれた。5年ぶりの勝利を挙げたカルソニックGT-Rだが、決勝日前夜の段階では星野一義監督からドライバーに厳しい“愛のムチ”が飛んでいたそうで、それはそれは当事者にとっては胃が痛くなる時間だったと推測する。F1にせよ、スーパーGTにせよ、もちろんほかのスポーツでも「競技者にストレスがかかる状態」は見ている側に緊張感をもたらし、エンターテインメントとしての魅力に磨きをかけてくれる。さらに、この緊張感はシーズン終盤にかけて増していく。ひとりのレースファンとして、いまは今季F1の結末を早く見たいような、見たくないような不思議な気持ちになっている。（田中）

●寡黙でありながらつねに話題をさらってきたライコネンが引退を発表しました。気づいたら公式インスタグラムがあり、のぞいたら幸せそうな家族写真で埋め尽くされていました。「あのライコネンがここまでプライベートをさらけ出すとは。時代は変わったな」と、21年という時の流れに感慨深くもあり、空恐ろしくもあるのでした。（アヤコ）

●アレックス・パロウがポートランドで今季3勝目！　ポイントリーダーに返り咲きました。それにしても、日本のスーパーフォーミュラとGT300で走っていたパロウがインディカーシリーズ参戦2年目にしてチャンピオンになってしまうかもしれないなんて……。ここまで来たら、何とかタイトルを獲ってほしいですね。もちろん、本誌もチャンピオンインタビュー、狙ってます(笑)。お楽しみに！（カズキヨ）

Yuki Tsunoda

ナナメブレーキで差をつける

ホンダドライバー“育ての親”加藤寛規が斬る 角田裕毅のドライビング解説

角田裕毅は2016年に4輪デビューした後は
あっという間にF1まで駆け上がった
そのドライビングにはどんなテクニックが隠されているのか
ホンダの若手ドライバーの“育ての親”でもある加藤寛規に
世界レベルの技を分析してもらった

Text : 角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo : 小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／LAT／XPB



LAT

Hiroki Kato
加藤寛規

スーパーGTではドライバーとしてmuta Racing Lotus MCをドライブ。同時に、フォーミュラ・ライツ（F3）では戸田レーシングの監督、またSRS-Fの講師も務め、ホンダ系の若手ドライバーにとって良き相談役のような存在。野尻智紀をはじめ、牧野任祐、大湯都史樹、阪口晴南、大津弘樹などは、みな加藤の薫陶を受けてトップの世界に登り詰めた。



T.Ogasawara

レッドブルのヘルムート・マルコが角田裕毅の存在を認識したのは、レッドブルジュニアチームの育成ドライバーオーディションの場だ。２０１８年の秋、ハンガロリンクでＦ３の車両を使用してそれは行なわれた。参加したのは、角田以外ではランド・ノリス、ダニエル・ティクトゥムなど、そうそうたるメンツ。このドライバーたちを出し抜いて、角田は世界の扉をこじ開けた。オーディションで使用されたＦ３マシンは、ティクトゥムがレースで実際に走らせていた本番車であり、角田にとっては明らかに不利な条件だったにも関わらず、である。

「何、レッドブルって本物じゃん。こんなのが来るんだ」

　加藤寛規は、オーディション参加メンバーの名前を知ってそう驚いたという。じつは角田がオーディションを受けるにあたり、走りのアドバイスを送っていた。「Ｆ１を目指し、海外修行の足がかり」でもあるオーディションで、是が非でも結果を残したい。そのためには、この場でできることすべてを出し切る必要があった。

「もし分からないことがあったら聞いて。オレ走ったことあるから」と、ハンガロリンク走行経験がある加藤は、事前にそう伝えていた。オーディションは３日間で行なわれ、初日が終わった後に加藤の元にＬＩＮＥで角田から動画が届いた。ハンガロリンクを走る角田の姿だ。

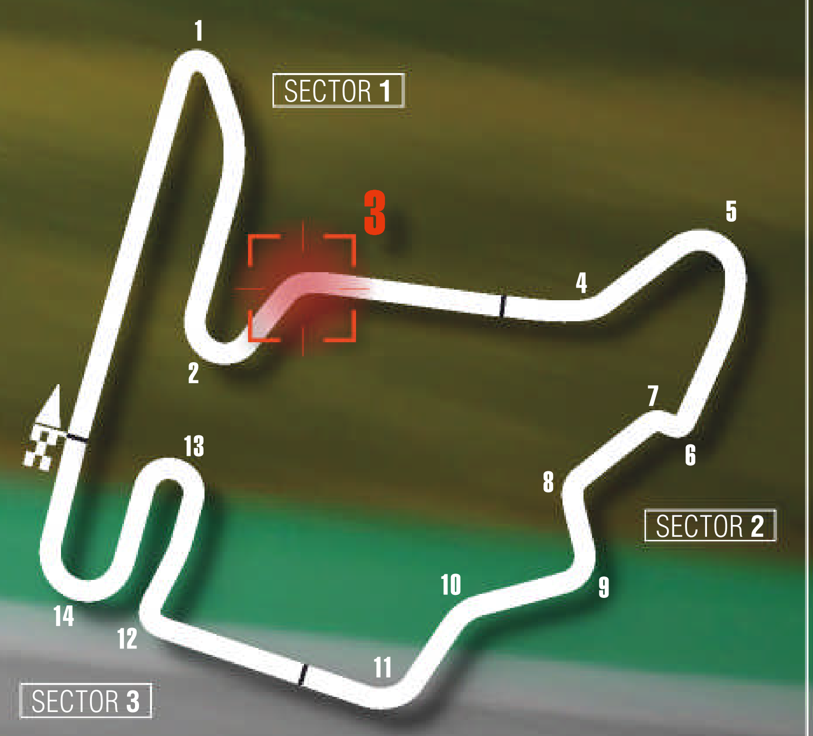
　それを見た加藤は、「これ、遅い？　ちゃんと走れているように見えるんだけど……」と思ったという。とはいえ、縁石の使い方やライン取りなど、いくつか気付いたポイントだけは伝えたという。その甲斐もあり、コンマ１秒にも満たない僅差ではあるが、角田はトップタイムをマークした。

「すごいドライバーたちが相手だけど、角田は勝っている。全然ビビっている感じはない。そこは彼の強みですね」

　さすがにＦ１の決勝でフェルナンド・アロンソと対峙したときは特別な感情になったというが、角田はこのレベルで圧倒されるようなことはないのだ。

レッドブルのオーディション
3コーナーを全開で抜けろ

角田から送られて来た動画では、２コーナーの立ち上がりにまだ攻められる余裕が見えたという。「３コーナーの先はストレートが続くので、そこを全開で行けるように２コーナーを立ち上がれ」とアドバイス。また、「全体的に縁石は低めなので、ワイドに使うように」とも。さらにはニュータイヤでのアタックのときに４輪脱輪できそうな個所は、「レースじゃないんだから、行けそうなら行っちゃえ」と、超裏技も伝授したという。



ただ乗るだけでなく いろいろなトライを短いあいだにしている

アクセルオフがうまい

　このオーディションに先駆けて、事前練習が岡山とＳＵＧＯで設けられた。それまでＦ３経験がなかった角田にとっては、マシンに慣れるためには必要な機会である。用意されたマシンは戸田レーシングのＦ３で、同チームの監督である加藤も、アドバイザーとして帯同した。

「それまで彼はＦＩＡ　Ｆ４で走っていたので、顔は知っていたしレースも見ていたし、あいさつ程度はする間柄でした。このときが彼との最初の接点という感じです。Ｆ３初走行で最初は探るんですけど、慣れたら１セッション目から速かった。少々リヤを振っても、それをコントロールしていた。走らせ方も、突っ込み重視が速いのか、立ち上がり重視が速いのか、短いあいだにどちらも試していて、そういう発見も早かったですね」

　ＳＵＧＯのハイポイントは、鈴鹿のスプーンひとつ目のように突っ込み重視で進入するスタイルがタイムが良いのだが、そのどちらもトライしていた形跡があったという。「ただ乗りに来ただけでなく、自分のなかで意識している様子が見えた」という。

　岡山ではチームのエンジンテストも兼ねていたこともあり、加藤も同時にコースを走った。加藤がエンジンテストをしながら角田の後ろを走ると、驚かされることが多々あったようだ。

「まあ、すげーところを使っていきますよ(笑)。縁石の内側までまたいでね。２コーナーのイン側とか、『そこトライするんだ』と。Ｆ３は車高も低く、縁石が高いとボディ下面が当たる可能性が高いので、うまく乗せてるんでしょうね。で、フラフラっとしたまま行ってしまう。勢いもあるし、頭もいいなと感じました」

　その２コーナー進入で、角田はじつに巧みなアクセルワークを見せていた。



XPB

「角田はグリップのセンシング能力が優れているので、ウエットも速いはず」と加藤は言う。ペダルワークが繊細であれば、急激な姿勢変化もないことから、マシンは常に安定できる。これは雨のときはとくに大事だ。

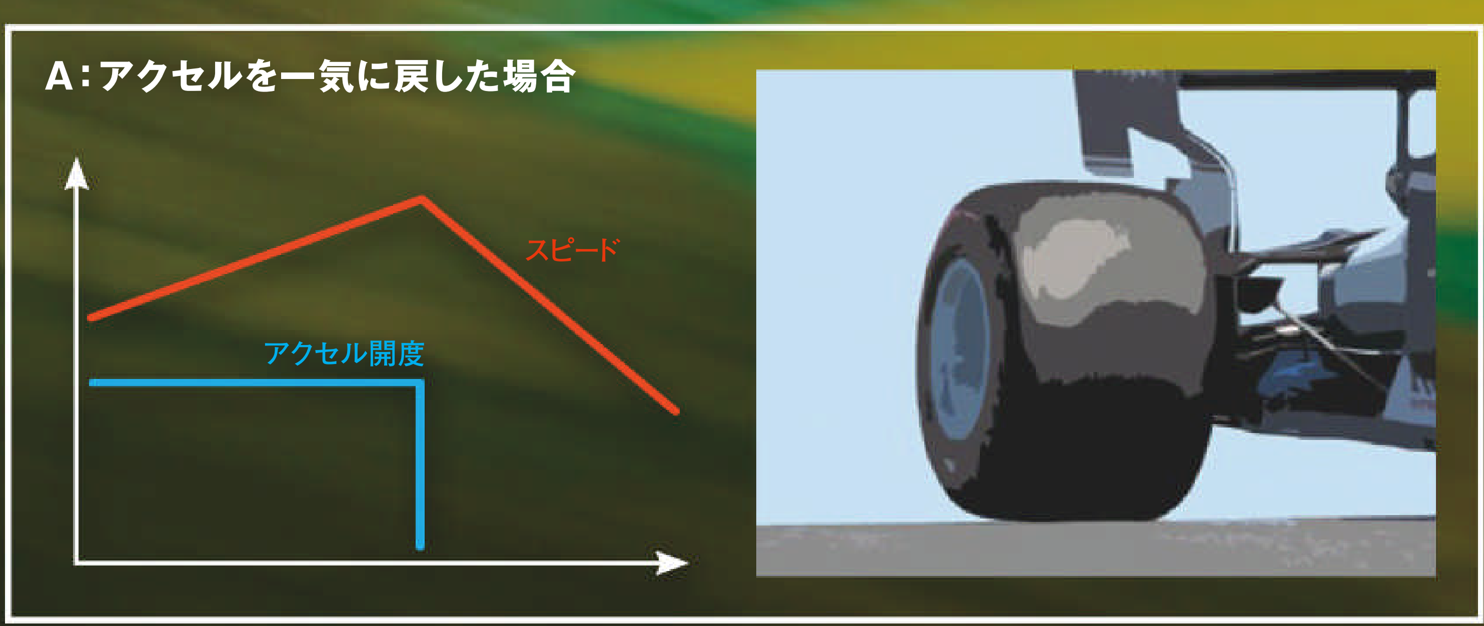
角田裕毅のドライビング解説

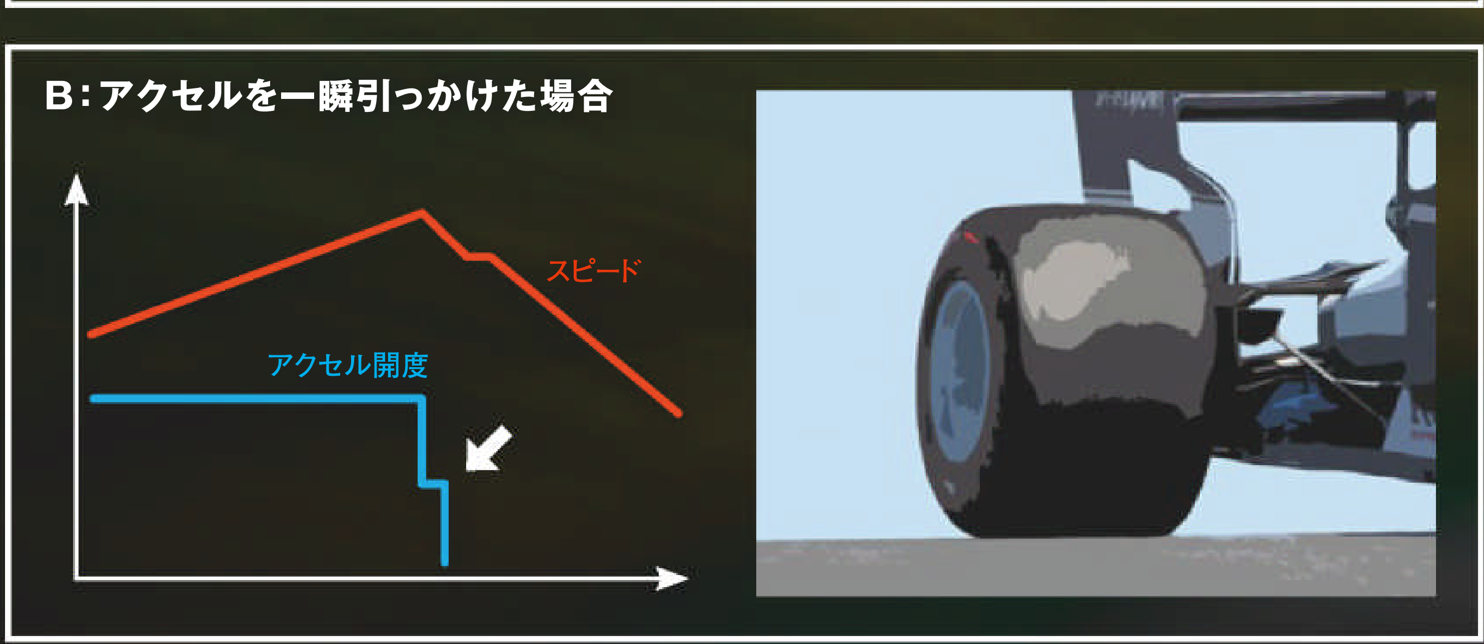
ナナメブレーキで差をつける



アクセルの「抜き方」

一気にアクセルオフせず、引っかける





上のグラフとその横のイラストは、アクセルの抜き方とそれに連動したリヤタイヤの状況をイメージ化したものだ。グラフAのようにアクセルを一気に戻すと、荷重は前輪にフルに乗り、リヤタイヤは浮き気味になる。すなわち、接地面積が減る→グリップが落ちる→マシンが不安定、となる。しかし、グラフBのようにアクセルを一度に戻さず、ひと呼吸置くことでリヤ荷重の減少を抑えることで、挙動を安定させることができるのだ。

ブレーキング直前のアクセルオフの仕方に秘密が隠されていたのだ。

「岡山の2コーナーは、横Gがかかった状態でのブレーキングになるので、リヤが不安定になる。このリヤがムズムズっとするのを、スロットルでコントロールしていますね。具体的には、スロットルを一気に戻すのではなく、途中で〝引っかける〟ようにする。そうすれば急に前傾姿勢になることを防ぐことができる」

前傾姿勢になれば、リヤグリップは減る。となれば、マシンはフロントタイヤ頼みとなり、そこに横Gが加わっていればマシンは不安定になる。これを抑えるために、段階を経て前傾姿勢に持ち込んでいる。当初は「何か（物理的に）引っかかっているのかなと思った」という。だが、実際には意図的に使っている操作であった。アクセルを戻す操作は、時間にしてコンマ1秒にも満たないだろう。その間にワンアクション仕込むことで、マシンを安定させたままコーナーに進入していたのだ。アクセルワークは、オン方向ばかり注目されるが、オフ方向も重要とい

うことである。
この高度なテクニックのおかげで、角田は〝ナナメブレーキ〟がうまい。まっすぐブレーキングするのではなく、Gがかかりながら斜めにブレーキングしていく個所を得意としている。このような条件下ではマシンの姿勢は不安定になりがちだが、角田はわずかなカウンターさえもない。それを如実に表しているのが、ユーチューブのF1公式チャンネルにあるマックス・フェルスタッペンとの比較映像だ。バーレーンのテスト時のものだが、〝ナナメブレーキ〟で稼ぐことができるセクター3で、角田はフェルスタッペンを上回り全体ベストを出している。

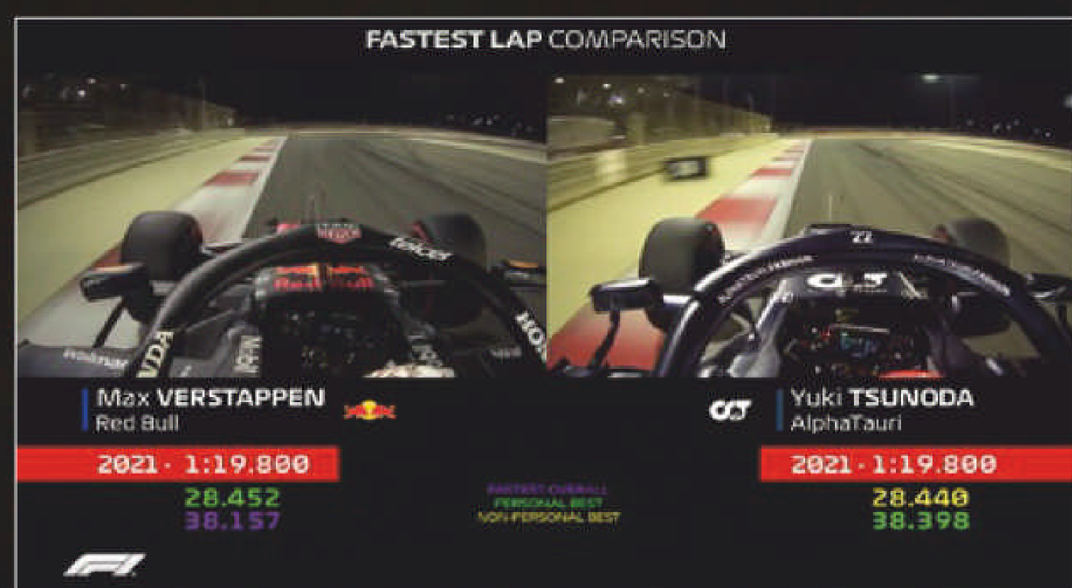
特筆すべき技術はそこだけではない。ブレーキングの初期も「うまい」と加藤は言う。

「ブレーキ踏力をトンと上げて、短く止まることができる。普通はブレーキペダルを踏んでいるつもりでも、ピークのところまでいくのは難しいけど、角田はそれが上手ですね。ロックするギリギリ、かつ荷重をコントロールしている。そして止めた後に曲がるのではなく、止めながら曲がってしまう」

さらにはブレーキング競争で暴れないところも優れている点。F1に上がる前から、角田はブレーキング競争でインに入るとき、挙動に乱れがない。通常はどんなドライバーもフルブレーキングでは多少リヤがナーバスになるぶん、マシンを安定させようとステアリングの左右方向の操作が入るものだ。だが角田の車載映像には、ハンドルをまっすぐ構えたままの姿だけ。

LAT

本文中で触れた角田とフェルスタッペンの比較。すでにご覧になった読者もいることだろう。セクター2はフェルスタッペン、セクター3は角田が全体ベスト。「宇宙人同士の比較なんて、地球人には分からない（笑）」と加藤。



F1



視野が広いことは、レースの確実性を高めることに役立つ。バトルで強みを発揮するし、スタート直後の混乱も回避する可能性が高くなる。高完走率＝ポイント獲得率の高さであり、チームにとってもありがたい存在だ。

角田裕毅のドライビング解説
ナナメブレーキで差をつける



LAT


LAT


T.Ogasawara

写真右が18年のF4時代。現在（上）と比べるとまだ華奢だった。カテゴリーが上がるにつれ、Gも強大になっていくため、トレーニングでゴツくなっていく。加藤いわく、「最近はプロレスラーみたい（笑）」。

「そう、安定している。何もないんです。でもすいません、それがなぜなのか、凡人には分からない（笑）」

加藤でさえ、その安定感の秘密は解析不能だという。「左足のセンサーが良いのではないか」と加藤は言う。

「だから戸田に来たドライバーには全員に言ってるんだけど、左足と脳の神経を太くするのに『乗用車で練習しろ』と。コップの水がこぼれないようなスムーズな止まり方を練習するんです。カートは左足ブレーキだけど、ラフでもいけるカートに比べて乗用車のほうが難しいから」

アクセルもブレーキも、リリース側の神経も大事だということだ。その神経経路が、角田は発達しているのかもしれない。その走りは、進入で稼ぎつつも立ち上がりでは犠牲になっていないが、「どのカテゴリーを走っていてもそういう感じはある」という。

足りないものはすぐ吸収

角田はオーバーステアのマシンでも乗りこなすことができ、また突っ込み重視でも立ち上がり重視でも走れ、そのドライビングの幅は広い。これは、初めてのF3ドライブでも見せたように、常に多くのことをトライして身につけてきた可能性が高い。

「F3初走行の事前のミーティングで話していたのは、まず体がもつかどうか確かめること。タイムは気にせずやってみて、と。でも本人は言われずにやるクセがついている。あのとき、タイヤの表面を見たら、クルマがアンダーなことが分かった。でも『これで慣れます』と言って走る。それで本当にタイムを上げてくる。普通は曲がるようにセットを変更してくれたほうが楽なんです。すごいなあ、先を見て考えているのかなあと思いましたね」

そして、「自分に足りないものを見つけたら、すぐにそれをものにしようとする」貪欲さもある。



角田は視野がすごく広い
俯瞰のなかでも結構ピントも合っている

「プロ意識が高い。F3で走って体力面で不足していると分かったら、すぐジムに行っていたし。年末にやったF1のテストで首がきついと言っていて、年が明けたら『すげーな、お前！』っていうくらい首が太くなっていました」

また、加藤は、角田の優れた能力のひとつに「視野の広さ」を挙げる。

「あいつ、視野がすごく広いんです。人によってはピンポイントで見ていたりするんだけど、角田は俯瞰のなかでも結構ピントが合っていて、いろんなものが見えている。ハンガロリンクの1コーナーは、下っていて先が見えづらく、初めてではそんなに攻められないはずなのに、白線の外側から進入していく。あと、ヘルメットを見たらこっち向いているのに、クルマは違うほうに向かっていたり。バトルの相手を見つつも、コースのどこを走っているのかが分かっているんだと思う」

視野の広さは、レーシングドライバーにとっても重要な能力のひとつだ。単独走行の場合はラインの選択に役立つし、決勝ではスタート時のポジショニングやライバルとの駆け引きにも使え、速さだけでなく強さにもつながる。

また、メンタル面の強靭さも、角田の長所だ。F3のときでもレース中、チームに向かって「シャラップ！」と言うほどである。「日本人が海外に行くと、引き気味に走ってしまう人もいるけど、気持ちでは負けてはないですね」と、加藤は語る。

「海外に行くと、向こうの生活ではどうしても出不精になりがちなので、『部屋にいるな。メカニックと仲良くなるためにも、なるべく毎日ファクトリーに行け』と言ったりするんですが、彼の場合はそんな心配いらなかった」

そんな角田だが、それでもたまには凹むこともあるという。

「『アスリートは忘れることも能力のひとつだ』と言っています。プロゴルファーは、OB出してもすぐ切り替えます。レースも同じで、切り替えるのに納得できる言い訳を作ることが大事。運のせいにしてもいいし、気持ちを軽くさせることが大切なんです」

今季、中盤以降は歯車が噛み合わない状況が続き、流れは必ずしも良いとは言えない。それでも角田は常に前向きな発言を発信し続けてきた。加藤が「宇宙人」と表現するほど高いスキルを持っている角田。それが近い将来花開くことを、加藤をはじめ、すべてのファンが期待している。



山本MDは2019年からF1マネージングディレクターに就任。全日本カート選手権に出場していた経験もあり、公平で的確にドライバーを見ている印象がある。ハミルトンの能力を評価しつつフェルスタッペンの優位性を語る。

ホンダF1 山本雅史

マネージングディレクターに聞く

後半戦のプラス・マイナス

Interview

50:50の一騎打ち

「〝マックスでは勝てないかも〟そう思ったらタイトルは獲れません」

フェルスタッペンとハミルトン、どちらがタイトルを獲るのかその問いに対し山本MDは「五分五分だと思います」と答える山本MDの頭のなかにはどのような後半戦展望が描かれているのだろうか

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT／RedBull

※インタビューはベルギーGP前に実施

今シーズンは、レッドブル・ホンダのマックス・フェルスタッペンが、メルセデスのルイス・ハミルトンと毎戦のように一騎打ちを繰り広げている。前半戦は終盤2戦の立て続けのアクシデントで、ドライバー、コンストラクターズ両選手権で首位の座を奪われてしまった。

　しかし夏休み明けのベルギー、オランダで連勝し、ドライバー選手権では首位に返り咲いた。とはいえ両チームの総合力は非常に拮抗しており、後半も緊張感に満ちた接近戦が続くはずだ。

見たことのない壊れ方

——レッドブル・ホンダのマイナス材料として一番大きいのはパワーユニット（PU）でしょうか。夏休み前の2戦で、立て続けに2基失いました。

山本MD「少なくとも（セルジオ）ペレスのPUはダメでしょう。あんな壊れ方は、この7年間で初めてでした。ハンガリーでぶつけられた時点では、エンジン自体は壊れてなかった。ただ水が全部抜けていて、そのまま走り出したためにダメージを受けてしまった」

——もし2基が使えないと、後半戦は厳しいですね。

山本MD「マックスのはヒビが入っている程度なので、金曜日のエンジンとして使える可能性があります。ただ今後スプリント予選がふたつあるし、手持ちでマネジメントするのは非常に難しい。問題は、いつ、どのタイミングで4基目を投入するかです。今季のルイスは、運に助けられた部分もあるとはいえ、最後尾に落ちても表彰台に上がっている。マックスも今後、そういうレース展開が見込めるところで、4基目を投入すればいいんです。そう楽観的に考えています」

　このインタビュー後に行なわれた第13戦オランダGPでは、ペレスが予選

フェルスタッペンvsハミルトン リザルト表（Rd.14終了時点）

		Rd.1 Bahrain	Rd.2 Emilia Romagna	Rd.3 Portugal	Rd.4 Spain	Rd.5 Monaco	Rd.6 Azerbaijan	Rd.7 France	Rd.8 Styria	Rd.9 Austria	Rd.10 GB	Rd.11 Hungary	Rd.12 Belgium	Rd.13 Netherland	Rd.14 Italy	Ranking
Max Verstappen	Qualifying	1	3	3	2	2	3	1	1	1	1	3	1	1	2	1
	Race	2	1	2	2	1	18	1	1	1	R	9	1	1	R	(226.5pts)
Lewis Hamilton	Qualifying	2	1	2	1	7	2	2	3	4	2	1	3	2	5	2
	Race	1	2	1	1	7	15	2	2	4	1	2	3	2	R	(221.5pts)

両者ともほぼ同じような順位結果をたどっており、ポイントを累積し続けている。言うまでもなく、後半戦は入賞（得点）できるかどうかではなく、つねに勝利しなければタイトル獲得は難しくなる。

16番手に終わったため、4基目のPUを投入。ペレスはピットレーンスタートから8位入賞を果たし、グリッド降格ペナルティの影響を最小限に抑えることができた。

——イギリス、ハンガリーとPUだけでなく、車体も大きなダメージを受けました。バジェットキャップがあるので、今後の開発にも影響があるのではないでしょうか。

山本MD「レーシングアクシデントですから、壊れたクルマはチームが100％自腹で直す。それはあらゆるレースカテゴリーで共通しています。ただほかのカテゴリーにはバジェットキャップはない。F1はバジェットキャップを導入しているのだから、他責が明らかな場合は何らかの措置を考えないとやられ損になってしまう。あの超高速コーナーで、時速300km近いスピードでコースオフしたら、間違いなく大破ですよ。バジェットキャップの課題は改善されるべきだし、そうなると信じていますよ」

——現状のままだと、マシン開発に影響が出てしまいますか？

山本MD「そこはチームに聞いてほしいですが、（クリスチャン）ホーナー代表は今季の開発は最後までやり切ると言っている。でもバジェットキャップの影響で、どこかで折り合いをつけないといけないかもしれない。ただクリスチャンも（ヘルムート）マルコさんからも〝ホンダ最終年に何とかタイトルを獲ろう〟という思いを感じるし、ホンダとしては本当にありがたいです」

——メルセデスは表向き、来季の開発に集中することになっています。

山本MD「そんなことないですよ。あるわけがない！　ハミルトンが8回目のタイトルを狙っているのに今季のマシンはもうアップデートしませんなんて、三味線もいいところでしょう。〝やり続ける〟と明言しているレッドブルのほうが、ずっと正直です（笑）」

マックスだから頑張れる

——タイトルを争うふたりのドライバーの力量差をどう見ていますか？

山本MD「マックスは互角に渡り合っていると思います。そしてシリーズタイトルを狙えるまでに成熟した。それは前半戦の安定した実績を見れば明らかです。ただ何度も不運に見舞われている。前半戦を振り返ると、アゼルバイジャンはタイヤバースト。イギリスはルイスにぶつけられた。ハンガリーは玉突き衝突の巻き添えでリタイアでしたよね。前半11レース中3回のリタイアは、いずれもマックスのせいでもチームのせいでもなかった。対してルイスは、何度も幸運に恵まれている。イモラなんて普通なら周回遅れですよ」

——運も実力のうちですけどね。

山本MD「そのとおりです。この世界、最後は運も実力も併せ持った者が勝ちます。今年のふたりを見る限り、実力は本当に拮抗している。だから後半戦、一戦一戦きっちり戦い、事故に巻き込まれずにマックスが走れれば、クルマの総合力も含めて、メルセデスと戦えると思います」

——後半戦もふたりの一騎打ちが繰り広げられるでしょうか。

山本MD「間違いないでしょう。ドライバー力でいえば、えこひいきするわけじゃないけれど、マックスのほうが優れていると思いますよ。メンタルから何から何まで。ハンガリーであれだけクルマが壊れていても、チームのた



V.Rys

タイトル獲得へ決意が感じられるからこそチームは一丸となれる

めに意地でもポイントを持って帰ろうと走り切った。コーナーごとにアンダーとオーバーステアが交互に出るようなクルマで、本当によく走り切った。すごいドライバーですよ。マックスの今シーズンに懸ける強い思いを感じますね。最後まで戦うという姿勢を、チームのみんなに見せてくれている。それもあってチーム内の雰囲気は、すごくいいですよ」

——タイトル争いはおそらく最終戦までもつれ込むと思われます。そのときにタイトルの獲り方を心得ているかどうかが、重要になると思います。

山本MD「レッドブルも2013年まではチャンピオンチームでしたよ。もちろんハミルトンは7回もタイトルを獲っていて、彼を見ていて感嘆することがいっぱいある。でもね、マックスもいままで積んできた経験と、本来のパフォーマンスでルイスを凌駕するというか、勝ちにいける実力があると思います。僕らも、マックスだからこそ頑張れる部分がある。そこはすごく重要で〝やっぱりルイスにはかなわないかも〟と僕らが弱気になった瞬間にタイトルは獲れない。いまのレッドブル・ホンダは、マックスを中心にひとつになっています」

思考転換したペレス

——ペレスと（バルテリ）ボッタスの役割、貢献度についてはいかがですか。

山本MD「もちろん重要です。ペレスは運にも恵まれましたけど、アゼルバイジャンで勝っている。優勝、3位ともに1回。一方でボッタスは、前半戦だけでも表彰台が5回。ただそこはすごく楽観視しています。ボッタスはずっとメルセデスに乗っているから順当だと。ペレスが今後、どれだけクルマになじめるかが大事でしょう。オーストリアGP中、ペレスが宿泊していたホテルのレストランに自分のエンジニアたちを招いて、ディナーミーティングをしていたんです。ああいう姿を見ると、うれしくなりますね。ベテランのすごさを見た気がします」

——ペレスの課題は予選ですね。

山本MD「これがトップチームのクルマなんでしょうが、速いクルマは、やっぱりクセがある。研ぎ澄ましたクルマを作るとは、こういうことなんでしょうね。ニュートラルなクルマなら、誰でも乗りこなせる。もちろん20人の選ばれたドライバーですから、技術は一流です。でもさらに上にいく者は何かが違う。そういう領域のクルマなんです。ペレス自身〝同じレギュレーションで作っているのに、RB16Bは別物だ〟って言っていますしね」

——それが軽タンクだといっそう特徴が強調されて、乗りにくくなると。

山本MD「そうだと思います。重ければタイヤにトラクションもかけやすい。俊敏さはなくなりますが、クルマは安定する。マックスでさえ、たまにですが金曜日はスピンしますよね。あれが特徴的で、すごくオーバーステアなんじゃないかな。でもカートも含めてスリックタイヤのクルマって、初日からアンダーだと言われるクルマは速くないですよ。ペレスですごいなと思ったのは、アゼルバイジャンの前に〝自分





RedBull

が培ってきたノウハウでクルマ作りをしようと思っていたけれど、そんなことしている場合じゃない。マックスがセッティングしたいい状態のクルマに乗って、そこに自分を合わせるほうが速い〟。そう言っていました」

――ペレスほどのドライバーが自分のドライビングスタイルを変えられるところがすごいですね。

山本MD「そうなんです。あれを聞いて〝いけるぞ〟と思いました。そしたらアゼルバイジャンで優勝した。ここまで流れは悪くないので、後半戦も結果を出してくれると思っています」

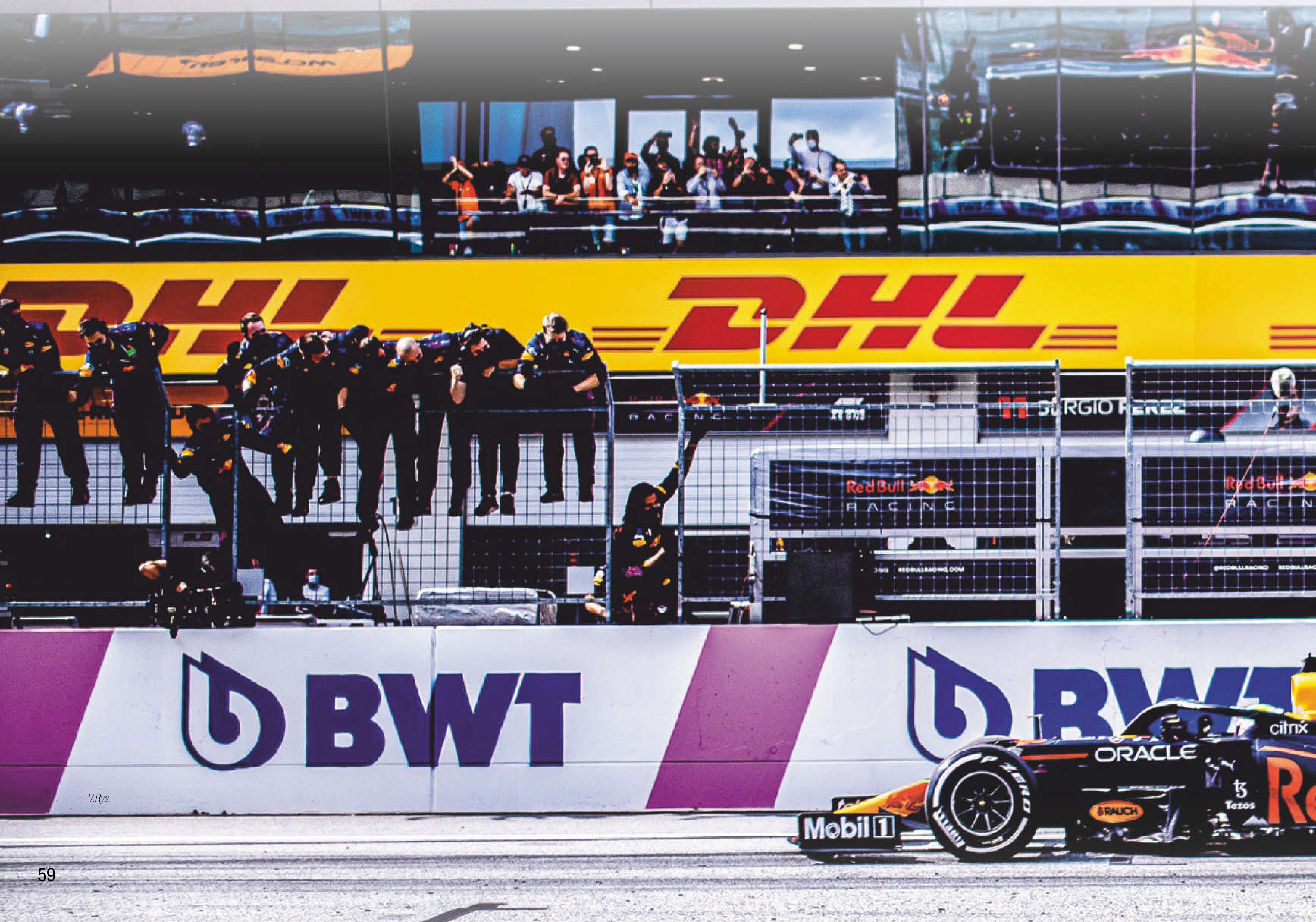
角田は週末全体の組み立てを

――最後に角田裕毅選手について。後半戦はどんな走りを見せてくれそうですか。

山本MD「本人に直接言っていますが、イモラのようなクラッシュをやるとクルマにダメージを負うだけでなく、周回を重ねられない。そうするとエンジニアやメカニックに迷惑をかけたという気持ちになるし、リズムも乱れる。それをやるな。まずは3日間、ぶつけるなと。ルーキーなんだから、ガスリーと張り合う必要はないんだと。そうは言っても、常にガスリーのデータと比較しているようです。もちろんそれぐらいじゃなきゃダメだし、負けん気が強いのはいい。でもいま争うべきはそこじゃない。特定のコーナーで速い遅いを気にしがちですが、ラップトータルを考えることが大事です」

――それでも最近は3日間安定して走れている印象です。

山本MD「ええ。でもまだ完全に手足のようにF1マシンを扱えてない。いまの角田は、極端にいうとオンかオフしかない。マックスだったら、1から10までの段階を持っていて、フリー走行中に段階を踏んでいくんです。それが角田は、1、2と進めていきなり5に行く。攻める気持ちが先行しがちですが、レースの週末3日間をどう組み立てるか、まずはそこを考えなさいと言っています。マックスはそこが上手で本当に余裕しゃくしゃくなんです。FP3なんてガレージにいてほとんど走らないくらい。そういう違いが、どうしても見えてしまう。でも角田はF3、F2で実力も運もあった。1周目の速さも充分あります。本来持っている〝らしさ〟を早く自由に発揮できるようになってほしいですね」



V.Rys



YUKI TSUNODA
Moments of the Peaks 5

Photo & Report：熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）

Round 12 Belgian GP
> Qualify: 17th [grid: 16th] Final: 15th





消化不良に終わった 夏休み明け最初のグランプリ

ワクチン接種のためハンガリーGPが終わってすぐに帰国。自主隔離期間が終わったあとは、8月22日のスーパーGT鈴鹿戦を撮影し、翌月曜日に２回目のワクチン接種を済ませ、慌ただしくスパ・フランコルシャンに向かった。それにしてもF1マシンがオー・ルージュからラディオンへ駆け上がっていく姿は、やっぱり最高にシビれる。何度撮ってもまた撮りたくなる。とくに今年のように不安定な天候の場合、空の表情が秒単位で変わるから、「撮りたい」と思っている雲が現れると、そのたびにオー・ルージュへ足を運んだ。ただ、僕にはそれ以上に撮りたい写真があった。それは雨中を全開で走るF1マシン――太いタイヤが巻き上げる水しぶきで、背景が真っ白になるような写真を撮りたかった。決勝日には、そんな僕が何年も待ち望んでいた条件がそろっていた。コースサイドでスタートを待っているとき、個人的には「レースができる雨量」と感じていたけれど、結局レースは行なわれず。角田裕毅選手と同様に消化不良な気持ちを抱えたまま、僕はスパをあとにした。





Round 13 Dutch GP

> Qualify: 15th [grid: 14th] Final: DNF

技量と度胸が透けて見える残酷なザントフォールト

人生初のザントフォールトは刺激に満ちていた。F1開催コースとしては、さすがに小さすぎて窮屈。ピットとホスピタリティエリアも離れていてパドックの使い勝手は最悪。コースサイドにはビーチの砂が敷き詰められ、少し歩いただけで靴のなかは砂まみれ……。ここまで不便なグランプリ・サーキットは、ちょっと他に思い浮かばない。だけど、これほど感動できるコースも他にない。観客席とコースの距離は近く、自然の起伏を生かしたアンジュレーションも秀逸。僕がもっとも衝撃を受けたのはバンクのついたターン３だった。躊躇なくアウト側の壁に飛び込んでいくフェルスタッペンとアロンソの走りがとにかく強烈で、ふたりの走りには鳥肌がたった。あそこはドライバーの技量と度胸が透けて見える残酷なコーナーであり、見ているほうとしてはそれが最高に面白い。ドライバーの多くが「ミニ鈴鹿」と表現するのも納得だった。このオランダGPのあと、角田選手の契約延長が発表された。彼には来年こそ、このミニ鈴鹿で光る走りを見せてもらいたい。





Text : 柴田久二夫（Kunio Shibata）
Photo : LAT ／ Ferrari ／ McLaren

タイトル争いのピリピリムードのなか マクラーレンがあざやかにワン・ツー

一切の禍根なき リカルド・スマイル

McLaren

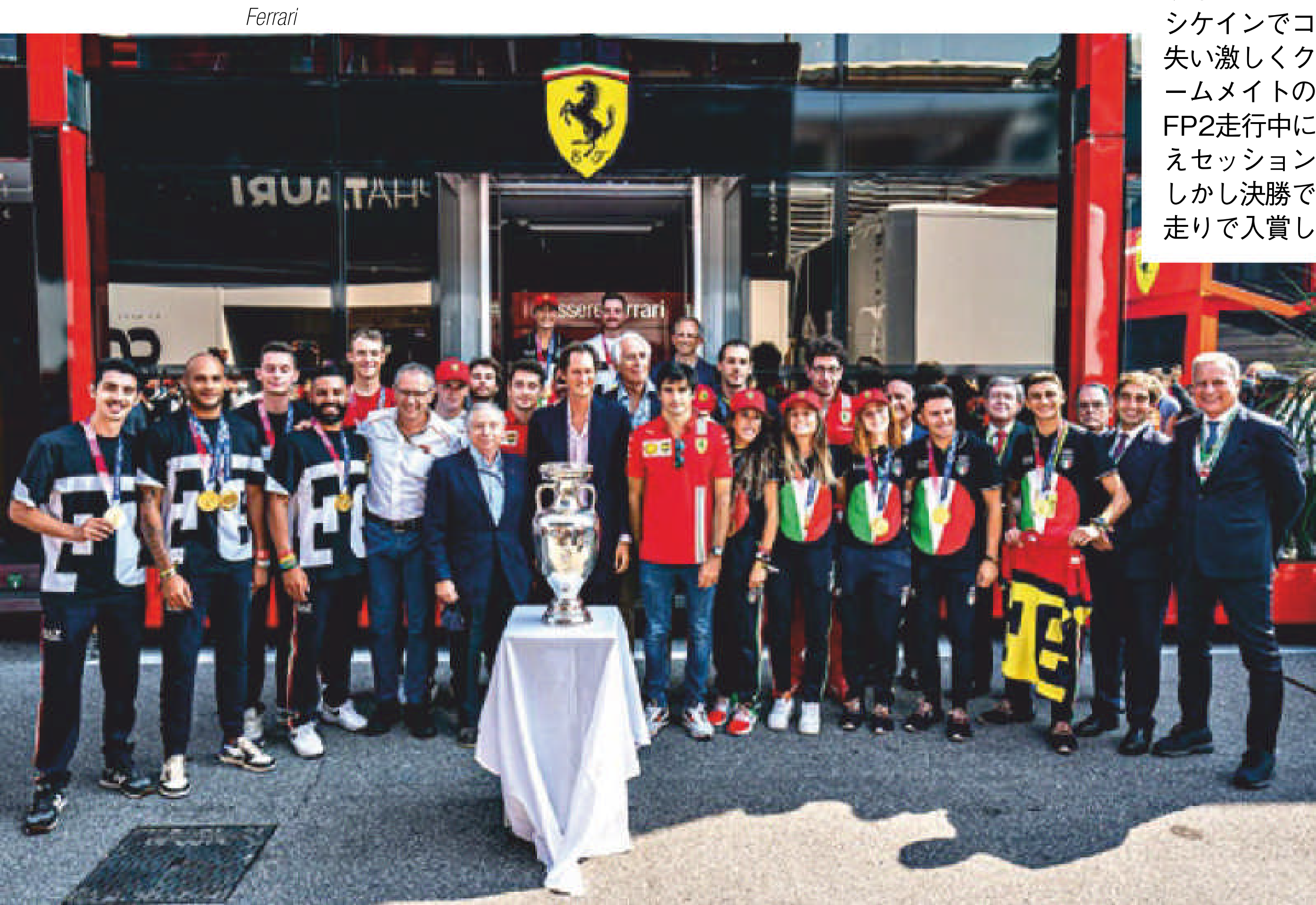


リカルドといえばおなじみの『シューイ』も復活。盃ならぬシューズをリカルドから手渡されたノリスは苦笑いしながらもこれに応じ、チーム総帥ブラウン氏もこれに倣った。ノリスとボッタスの表情がなんとも……。

マクラーレンがワン・ツー・フィニッシュを果たした。タイトルを争うメルセデス、レッドブル・ホンダを差し置いての、今季初の快記録だった。

　ダニエル・リカルドの優勝は2018年モナコ以来、ランド・ノリスの2位表彰台は自己最高位。そしてマクラーレンの最後の優勝は、12年最終戦ブ

Ferrari



サインツはFP2のアスカリシケインでコントロールを失い激しくクラッシュ。チームメイトのルクレールもFP2走行中に体調不良を訴えセッションを切り上げた。しかし決勝では素晴らしい走りで入賞してみせた。

アストンマーティンのストロールは今季、8位に4度入賞しているが、イタリアGPでは7位に入った。ベテランのアロンソ、メルセデスへの移籍が決まり勢いにのるラッセルも安定したレース運びでポイントを重ねた。

Rd.14 イタリアGP リザルト

●9月12日(日)決勝　●5.793km×53周=306.72km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	53	2(3)
2	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	53	3(4)
3	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	53	19(1)
4	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	53	5(6)
5	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	53	8(9)
6	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	53	6(7)
7	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	53	9(10)
8	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	53	10(11)
9	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	53	14(15)
10	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	53	12(13)
11	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	53	13(14)
12	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	53	11(12)
13	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	53	7(8)
14	88	R.クビサ	アルファロメオ／フェラーリ	53	17(18)
15	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	53	18(19)
	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	41	16(17)
	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	25	4(5)
	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	25	1(2)
	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	3	PIT(-)
	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	0	15(16)



スプリント予選でリカルドはフェルスタッペンに次ぐ3番手。だがオープニングラップでガスリーとの接触があった。「マックスを1コーナーで捕らえるためブレーキングをかなり遅らせたんだ。でも彼のターンインがよかったから彼を避けようとした。それでガスリーと接触してしまったんだと思う。申し訳なかったよ」と説明した。ボッタスのグリッド降格により、決勝はフェルスタッペンと並ぶフロントロウからのスタート。マクラーレンの強みであるスタートをあざやかに決めてトップに立った。終盤、ランキングで上をいくチームメイトのノリスとの争いになったが、リカルドが3シーズンぶりの優勝を決めた。

LAT

ラジルGPのジェンソン・バトンまで遡る。低迷が続いた伝統チーム復活の気配を印象づける一勝となった。

　なぜ今回、マクラーレンは勝てたのか。勝因がひとつではないことは、言うまでもない。まず挙げるべきは、スタートの成功だった。ポールシッター、マックス・フェルスタッペンの蹴り出しも決して悪くなかったが、そこからの伸びを欠いた。ターン1のブレーキングを待つまでもなく、2番手リカルドが首位を奪った。

　その後はペースに勝るフェルスタッペンが、リカルドを追い回す展開になった。しかしコンマ数秒差まで迫りながら、抜くことはおろか仕かけることもできない。平均時速260kmに達する超高速モンツァでは、先行車が起こす乱流の影響が通常サーキットよりはるかに大きく、しかもリヤウイングが極限まで薄いためにDRSの効果も低い。無理に接近走行を続ければ、フロントタイヤがグリップを失っていく。

　そのため18周しかなかった前日のスプリント予選は、ほぼ順位の変動がないまま勝負がついた。しかし53周の長丁場で、ピット戦略の巧拙も問われる決勝レースは話が違う。「そのまま最後までいけるとは、全然思ってなかった」と、リカルドも語っている。中盤24周目にはノリスがルイス・ハミルトンにかわされ、4番手に後退している。

　ところが激しい2番手争いを繰り広げていたフェルスタッペンとハミルトンは、26周目のターン1でクラッシュ。優勝候補の2台が一瞬で姿を消してしまった。数周後には、レースペースの伸びないフェラーリのシャルル・ルクレールをノリスが難なくかわし、マクラーレンのワン・ツー体制が確立した。

　ただし背後からは、ペースに勝るセルジオ・ペレスとバルテリ・ボッタスが迫る。首位リカルドは、ノリスがこの2台を遮る壁の役割を担っていたため、タイヤをいたわりながらマイペースで周回を続けられる。しかし背後からの脅威に直接さらされ続けたノリスは、「ペースを上げてくれ！」と、何度も悲鳴をあげていた。それでも追う2台にもはや仕かける余力はなく、そのままチェッカーとなった。

　これは、長くスランプに苦しんできたマクラーレンとリカルドの本格復活の狼煙となるのだろうか。チームは、DTMでBMWを、WECでポルシェを常勝軍団に育て上げたアンドレアス・ザイドルが代表に就任した19年以降、再建を着々と進めてきた。これも勝因のひとつだが、グランプリによる戦闘力のばらつきが少なくなってはいるものの、冒頭で述べたようにまだ『復活の気配』という段階だろう。

　一方のリカルドは後半初戦のベルギー以降、確実にかつての速さを取り戻しつつある。予選に限れば、ノリスに3戦全勝だ。「夏休みにリセットできたし、何より自分を信じる気持ちをずっと持ち続けてきた」と、リカルド。

　激烈なタイトル争いの真っただ中では、トップ2のクラッシュは避けられないものだったかもしれない。とはいえ後味の悪さが残った。それだけに、好漢リカルドの久々の優勝に誰もが祝福を惜しまなかったに違いない。

らしからぬミス連発 阻まれたモンツァ攻略

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／RedBull



ホンダのイタリアGPはアルファタウリの2台とマックス・フェルスタッペンがリタイア、唯一生き残ったセルジオ・ペレスも5位に終わった。2019年に2チーム4台へパワーユニット供給を開始して以来、最悪のレース結果だった。

今季2回目のスプリント予選が実施されたモンツァでは、レッドブルはこれまでもずっとメルセデスに速さでかなわず、初日予選のフェルスタッペンは最速バルテリ・ボッタスにコンマ4秒の大差をつけられた。

それでも土曜のスプリント予選ではスタートで2番手ルイス・ハミルトンをかわし、2位でチェッカー。ボッタスがパワーユニット全交換で最後尾まで降格するため、ポールポジションからの決勝スタートが確定した。「苦手なモンツァで、できるだけダメージコントロールができれば」（クリスチャン・ホーナー代表）としていたレッドブルにとっては、望みうる最高の展開だった。マクラーレン2台に先行され、4番グリッドに終わったハミルトンもレース前は、「マックスは楽勝だろう。この痛手は大きい」と、はなから優勝をあきらめているような口ぶりだった。

ところがスタートでフェルスタッペンはダニエル・リカルドにかわされ、2番手に後退する。その後はリカルドに蓋をされたかたちとなり、ハミルトンを引き離せなくなってしまう。上位陣では唯一ハードタイヤを選択したハミルトンにしてみれば、前の3台がピ


RedBull

フェルスタッペンの右リヤタイヤがハミルトンの頭上をかすめる危険なクラッシュだった。まだコクピット内に残るハミルトンに目もくれずフェルスタッペンはその場から歩き去った。（写真右）ペナルティを受けたペレスだったが、終盤にペースを落とすことなく走り続けサインツの前でフィニッシュした。

FOCUS on HONDA

4台のうち完走はペレスのみ。現体制で最低の結果に



ットに入った段階でプッシュすれば、一気に首位奪還も可能になった。

最後尾から猛烈に追い上げてくるボッタスも厄介な存在になる。フェルスタッペンのピットインが近づいた22周目、ボッタスはフェルスタッペンより約1秒速いペースで8位に浮上、2台の差は25秒にまで縮まっていた。

このままフェルスタッペンがピットインした場合、ボッタスの背後でコース復帰する恐れがあった。そのあたりの迷いがあったのか、22周目にタイヤ交換の準備に飛び出したメカニックたちに、エンジニアはいったん撤収を命じた。翌23周目にフェルスタッペンはピットインをしたが、右前輪の交換に11秒1もかかり、9番手まで後退してしまう。タイヤ交換に絶対の自信を持っていたレッドブルクルーにとって、まさかの作業ミスだった。

それでもハードに履き替えたフェルスタッペンは、ミディアムでの第1スティント自己ベストを1秒以上しのぐタイムで、ハミルトンとの差を猛然と詰めていった。一方のハミルトンは、25周目のピット作業に4秒2を費やしコースへ復帰。そのハミルトンと、全開加速でターン1に向かうフェルスタッペンが交錯し、両者は接触。ともにリタイアでレースを終えた。

手堅い展開でハミルトンとの点差をさらに広げるはずだったフェルスタッペンの目論見は、完全に崩れてしまった。しかしまだペレスが3番手を走っている。このまま表彰台に上がれば、コンストラクターズ選手権での点差を詰めることができる。

しかしここでも、レッドブルはミスを犯してしまう。32周目のターン4でペレスがシャルル・ルクレールをオーバーテイクした際、ブレーキロックさせてシケインをショートカットした格好となった。ペレスはすぐに「大丈夫か」と、順位を戻すべきかをチームに無線で聞いていた。

ところが担当エンジニアのヒュー・バードから明確な返事はなく、そのうちに背後のルクレールが猛追してきたボッタスに迫られ、ペレスは順位を戻せなくなってしまう。結局、追い抜き時に不当なアドバンテージを得たとして、5秒ペナルティを課されてしまう。

最終結果は5位。ボッタスが3位表彰台に上がったことで、メルセデスはポイント差を18まで広げた。もしペレス3位、ボッタス4位のままだったら、両チームの差は9に縮まっていたはずだった。

ほぼ互角の力で、総力戦で激突する状況では、わずかなミスが致命傷となる。それをあらためて見せつけられたレッドブル・ホンダの惨敗だった。



TOYOTA

ロバンペラの爆発力に"ニーケー"もハットオフ！

低速ラリー克服 全方位OKへ

Text : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : Red Bull ／ HYUNDAI ／ TOYOTA



新たなる神話が生まれた。8年ぶりにWRCイベントとして開催されたアクロポリス・ラリー・ギリシアのサブタイトルは「神々のラリー」。アテネ、パルテノン神殿下でのセレモニアルスタートを見ればそれも納得だが、英雄ペルセウスのごとき活躍で神話の主役を演じたのは、トヨタのカッレ・ロバンペラだった。

WRCトップカテゴリー参戦2シーズン目のロバンペラは、今年7月の第7戦ラリー・エストニア（グラベル）で初優勝。続く第8戦イープル・ラリー・ベルギー（ターマック）でも総合3位に入り、2戦連続でトヨタ勢最速だった。しかし、第9戦アクロポリスに関しては、ここまでずば抜けた速さを示すとは考えにくかったというのが正直なところである。というのも、アクロポリスはアベレージスピードが比較的低いテクニカルなラリーで、気温が高く、路面はラフで、タイヤにも厳しいタフなラリーになるだろうと考えられていたからだ。

フィンランド出身のロバンペラは、ハイスピードなラリーを得意とする。実際、これまで優勝もしくはポディウムを獲得してきたラリーはいずれも超高速のイベント。一方で、テクニカルなステージでは苦戦することも多かった。そのアグレッシブなドライビングスタイルにより、タイヤの摩耗進行がライバルより速く、スピードが最後まで保たれにくいためだ。また、路面コンディションが悪くても攻めの手を緩めないことも多く、それがミスやトラブルを誘発していた。





HYUNDAI
TOYOTA

（上）タナックは3位に入った第6戦サファリ・ラリー・ケニア以来の表彰台。3つのステージウインも記録したが、今回のロバンペラの速さの前ではどうにもならなかった。（右）オジエは選手権を優先した堅い走りで、ポイントリードを44に拡大した。（as）

WRC 2021 Round 9 Greece result (top 6)

09 - 12 September 2021 / SS: 15 (292.19 km) / Total Distance: 1285.85 km

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	69	K. Rovanpera / J. Halttunen	Toyota Yaris WRC	M	3:28'24"6
2	8	O. Tanak / M. Jarveoja	Hyundai i20 Coupe WRC	M	42"1
3	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	1'11"3
4	6	D. Sordo / C. Carrera	Hyundai i20 Coupe WRC	M	3'01"0
5	44	G. Greensmith / C. Patterson	Ford Fiesta WRC	M	5'45"0
6	33	E. Evans / S. Martin	Toyota Yaris WRC	M	6'42"7

WRC 2021 Driver Standings (top 6)

as of Rd .9

Pos	Driver	Total
1	S. Ogier	180
2	E. Evans	136
3	T. Neuville	130
4	K. Rovanpera	129
5	O. Tanak	106
6	T. Katsuta	66



今回のアクロポリスはアベレージスピードが約84kmと、今年もっとも遅いラリーだったにもかかわらず、ロバンペラはベストタイムを連発。全15本のステージのうち、8ステージを最速で駆け抜けた。スノーやハイスピードグラベルでの速さは以前から折り紙付きだったが、前戦イープルでも総合3位に入り、ターマックでも優勝を狙えることを証明。そして、最後の課題と考えられていたテクニカルなラリーで圧勝したことにより、ロバンペラは完全体にさらに近づいたと言える。

3日目の土曜日には、4ステージ連続でベストタイムを刻み、総合2番手のオィット・タナック（ヒュンダイ）を約40秒後方に突き放した。しかし、今大会でもっとも印象的だったのは、最終日の1本目、SS13での走り。全長約23kmのステージで、ロバンペラは2番手タイムのタナックに何と14・1秒という大差をつけたのだ。

このステージは突然の降雨によって湿り、一部はぬかるんでいた。そのため、スペアを含めてソフトタイヤを5本選んでいたタナックとティエリー・ヌービル（ヒュンダイ）が絶対的に有利だと思われていた。対するロバンペラはソフト2本とハード3本という硬めの選択。ソフト3本、ハード2本のセバスチャン・オジエ（トヨタ）はロバンペラと28秒差の3番手タイムにとどまったが、「雨が降るとは思わなかった。僕らのタイヤ選択はたぶん失敗で、正解はオールソフトだった」とステージを振り返った。そのオジエよりもさらに1本ソフトが少なかったロバンペラは、ハードとソフトを対角線上にクロス装着。タイヤ選択については、オールソフトのタナックに分があったはずだ。

しかし、ロバンペラは濡れてかなりトリッキーなコンディションのステージをクロスタイヤで果敢に攻め、とんでもないタイムを出した。「クルマのフィーリングは良く、楽しんで走ることができたよ」とロバンペラ。恐るべき20歳である。

では、なぜロバンペラはハードタイヤを2本混ぜても速かったのだろうか？ タイヤを供給するピレリのエンジニアによれば、今回に限らず、ロバンペラのアグレッシブなスタイルにはソフトよりもハードのほうが合っているという。設定温度域が高いハードタイヤでも早く発動させることができ、摩耗についてもそれほど気にしないでいいからだ。実際、4連続ベストタイムを刻んだときも、ロバンペラはライバルよりもハード寄りの選択だった。また、ヤリスWRCというクルマ自体が、ソフトよりもハードのほうがマッチするのではないかと、ピレリのエンジニアは分析する。

以上のように、今回はロバンペラのドライビングとクルマ、そして選んだタイヤがすべて、ステージにマッチしていたと言える。それでも、同じ条件で戦いながらも総合3位でラリーを終えたオジエは、「今回のカッレは飛ぶように速くて追いつけなかった」と脱帽。ペルセウスが怪物メドゥーサを退治したときに身につけていた有翼のサンダル「タラリア」を、ロバンペラは密かに履いていたのかもしれない。

INDYCAR



LAT



(上)スタート後、ローゼンクヴィストが起点の混乱で、パロウ、ディクソン、ロッシ、ローゼンクヴィストがターン1をショートカット。この混乱でターン1と2を通過しなかったドライバーは隊列の最後尾に付くことを義務付けられ、それにはパロウ、ディクソン、ロッシも含まれていた。彼らはイエロー中に給油を行ない、残りを2ストップで行く作戦に。中盤にはディクソン、パロウ、ロッシのトップ争いに戻り、終盤に入っていく。(下)今回の予選ではCGR勢とマクラーレン勢に差が出た。テストからレースウイークエンドまでのデータ解析などでガナッシがマクラーレンを上回っていたか。(AA/as)



LAT

パロウがポートランドでポール・トゥ・ウイン

剛柔合わせ技でモメンタムシフト。

Text:天野雅彦(Masahiko Amano / Amano e Associati) Photo:LAT / INDYCAR

2021年シーズンのインディカーシリーズは、ラスト3戦が休みなしの3連戦。こうした戦いではまわりが想像する以上に、勢いや流れが重要となる。先手必勝ということだ。3連戦の初戦、ポートランドは2デイイベントで、予選は1回のプラクティス(75分間)の後に実施。プラクティスと予選のあいだのインターバルも短かったなかでPPを獲ったのがアレックス・パロウ(チップ・ガナッシ・レーシング=CGR)。ここで夏に行なったテストがおおいに効果を発揮したようだ。インディカーでの初のPP獲得で、第12戦インディアナポリス(ロード)でのエンジントラブル、ゲートウェイ(オーバル)での巻き添えのアクシデント(&ポイントランキング2位にダウン)という悪い流れを断ち切った。同ランク4位のチームメイト、スコット・ディクソンも予選3番手。CGR勢がセッティングではほかをリードしていた。

ポートランド入り時点でポイントリーダーのパト・オーワード(アロウ・マクラーレンSP)は、夏のプライベートテスト(ガナッシ勢も参加)では最速ラップをマークしていた。だが、予選は7番手。チームメイトのフェリックス・ローゼンクヴィストは同4番手。ふたりのコンビネーションがよりコンペティティブになってきているのは間違いなさそうだ。ローゼンクヴィストは6位でチェッカー。だが、オーワードは序盤にトップに出るチャンスに恵まれながらも、ジリジリと後退。終盤にはウィル・パワー(チーム・ペンスキー)にも抜かれ、14位でのゴールとなった。パロウが不運に見舞われたレースでスマートに戦い抜き、勢いを手に入れたかに見えていたのだが……。

これでパロウのリードは25点に。今季の彼の戦いぶりを見る限り、残り2戦でプレッシャーに押し潰され、ミスを重ねてタイトルを獲り逃がすという可能性は低そうだ。パロウはクレバーなところも随所で目立つ。最終スティントにブラックタイヤを選択する判断力、ディクソンより1周早くピットに入り、温まりの遅いブラックタイヤながらポジションを逆転したアウトラップの速さ、レッドタイヤ装着のアレクサンダー・ロッシ(アンドレッティ・オートスポート)を2度のリスタートで突き放した力強さ、その後にロッシが仕かけてきても動じないメンタル。一段階レベルを上げ、自信を深めたようだ。今季を迎えたパロウは言っていた。「プレッシャーに打ち勝つ。それこそがレースの真髄」。トップチームに入れば、好成績を求められるのは当たり前。期待どおりか、それ以上のパフォーマンスを今季の14戦で見せてきている。残り2戦とも初めてレースするコースだが、「ラグナセカはテストで走ってコースも分かっている。ロングビーチは自分たちが得意とするストリートだから」と不安はなさそうだ。

ポイントランキング3位のジョセフ・ニューガーデン(チーム・ペンスキー)は、予選までで思うようにマシンを仕上げ切れず、18番グリッドからのスタート。ペンスキーは今季、ポートランドでテストを実施していない。それが2デイイベントで大きなマイナス要因となっていた。しかし、スタート直後の混乱を切り抜けると、チームの的確な作戦とピットクルーたちの素晴らしい作業でポジションをゲインしていき、終わってみれば5位。2度のタイトル獲得経験を持つドライバーとしての粘り強さ、強運、そしてチーム・ペンスキーの総合力が現れていた。アロウ・マクラーレンSPはコースによるパフォーマンスのムラがまだ消えていない。逆転タイトルの可能性はオーワードよりニューガーデンのほうが高そうだ。

INDYCAR Driver Standings (top 5) as of Rd. 14 Portland

Rank	Driver	Pts.	Behind
1	Alex Palou	477	-
2	Pato O'Ward	452	25
3	Josef Newgarden	443	34
4	Scott Dixon	428	49
5	Marcus Ericsson	402	75

決勝レース優勝から10位までのポイント:50、40、35、32、30、28、26、24、22、20
予選ポールポジション=1、決勝リードラップ1周以上記録=1、決勝最多ラップリード記録=2ポイント



［不定期連載］レーシングドライバー第7世代インタビュー ⑩

大津弘樹

いつも誰かが。

大津弘樹は不思議な「力」を持っているドライバーだ
レース人生において、「これが最後」という節目で
必ず救世主が現れ、手を差し伸べてくれる
そうせざるを得ない何かを持ち合わせている
彼の走りとキャラには、そのヒントが隠されているようだ

第7世代
日本のレーシングドライバーの年齢と、その活躍した時期から、本誌が独自に世代分けしたうち、最も新しい年代のこと。本企画は、この第7世代のなかから、すでに台頭しつつあるドライバーをピックアップしてインタビューする。

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
草皆茂則（Shigenori Kusakai）／田村 翔（Sho Tamura）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

Hiroki Otsu ● 1994年5月25日生まれ

- 2013 —— SRS-F
- 2014 —— 東日本F4
- 2015 —— FIA F4（シリーズ3位）
- 2016 —— 全日本F3（シリーズ9位）
- 2017 —— 全日本F3（シリーズ5位）
- 2018 —— スーパーGT GT300クラス（シリーズ14位）
- 2019 —— 全日本F3（シリーズ6位）
スーパーGT GT300クラス（シリーズ17位）
- 2020 —— スーパーフォーミュラ（スポット参戦）
スーパーGT GT500クラス（シリーズ12位）

1994年5月25日生まれ、27歳。年齢的には中堅選手であり、スーパーフォーミュラ（SF）に参戦するドライバーのなかでは平川亮と同い年だ。しかし、平川が既にフル参戦7シーズン目であるのに対し、大津弘樹は今年が初年度。スーパーGTのGT500についても2シーズン目にすぎない。

「かなりのオールドルーキーですね（笑）。本当に器用じゃないというか、自分ではだいぶ不器用だと思っています。ひとつひとつ積み重ねていかなきゃダメなタイプで、ポンと乗ってポンと走れるドライバーを見るとすごいなと思うんですけど、いろんな経験をしていくと彼らに追いついたり、追い越すこともできたりもするんです」

みずからを「器用ではない」と言いきる大津を象徴するのが、全日本F3のシートを得られなかった2018年の末に、セパンでGT500のNSXをテストしたときのストーリーだ。

「1年間フォーミュラで走っていなかったこともあったし、セパンもGT500も初めてだったこともあり、テスト初日はやばいくらい遅かったんです。1周2秒とか3秒とか、ちょっと次元が違う遅さで、中嶋（悟）さんに『お前、全然ダウンフォースを使った走り方ができていないな』と言われました（笑）。そもそもダウンフォースがあんなに強いマシンは初めてでしたが、うまく走らせるにはどうしたらいいんだろうと、1日中データを見たり考えていました。でも、2日目のセッションを走り出したら、まさかのトップタイムが出て、それがその日の全体のトップタイムでした。そのときのことが中嶋さんの頭に少し残っていたのが、いまにつながっているのかもしれません」

今シーズン、大津はナカジマレーシングからGT500に、レッドブル無限チームGOHからSFに出場している。たしかにオールドルーキーではあるが、国内トップカテゴリーでシートを得ているのは、ドライバーとして高く評価されているからにほかならない。

しかし、あらためて大津のキャリアを振り返ると、フォーミュラにステップアップして以降、年間タイトルは一度も獲得していない。彼が全日本レベルでチャンピオンに輝いたのは、2008年に全日本カート選手権でKF2クラスを制したのが最後だ。そう、カート時代の大津は大きな注目と期待を集める新進気鋭だった。

「幼稚園のとき、中山雄一選手のお父さんが経営するカート場に遊園地に行くようなノリで連れていかれ、レンタルカートに乗ったのが最初でした。そうしたらもうドップリとはまってしまい、毎週土日は家族でカート場に行ってましたね。最初は全然速くなかったんですけど、1年くらいしたら結構成績が残るようになり、その後3つのカテゴリーに出て、全戦全勝でチャンピオンになりました」

大津少年はカートの虜となり、モータースポーツ好きだった父親の支援を受け多くのレースに出場。東日本など幾多のシリーズでチャンピオンに輝くなど、すべてが順風満帆に進んでいた。

「そこまではかなり順調で、14、15歳で全日本選手権のKF2クラスでチャンピオンになりました。でも、限定Aライセンスを取れるのは16歳からだったので、2年間くらい4輪に上がれなかったんです。そこで、ひとつ上の全日本カート最高峰のKF1に出たんですけど、そのときは表彰台1回とか、まったく成績を残せませんでした。むちゃくちゃお金もかかり、カートのチャンピオンを目指してもお金がなくなるだけだなと感じたので、なるべく早くフォーミュラにスイッチしたいと高校1年生くらいのときに考えました」

大津が見ていたのは、全日本カートの頂点ではなく、フォーミュラの頂点。幼き日に父と鈴鹿で目にしたF1こそ、大津の夢の到達地点だった。

「いま考えると、カート時代は父親に資金面でかなり助けられていました。そのころは比較的お金があったとは思いますけど、いまの僕と同じくらいの

S.Tamura

年齢で3人兄妹を普通に育て、カートをやらせていたのですから、かなり金銭的な負担は大きかったと思います」

高校1年でフォーミュラに目標を定めた大津だが、将来的にステップアップするためにはSRS-Fに入校しスカラシップを得るしかないと考えた。しかし、SRS-Fに入るためには少なくない資金が必要となり、ある程度の4輪経験も求められる。

「高校を卒業したらSRS-Fに入ろうと、しばらくレースから離れアルバイトでお金を貯めることにしました。高校に行きながら、平日の夜と土日にできるだけ多くバイトを入れ、めちゃくちゃ働いていましたね。知り合いから『引っ越し屋は稼げるし、体力つくからいいよ』と言われたので、土日は朝から晩まで引っ越し屋さんで働いていました。実際はそんなに体力はなかったし、学生時代は運動が嫌いでした。いま考えれば、あのときしっかりとトレーニングをして下地を作っておけば良かったなと思いますけど。アルバイトをしながら、そのお金で筑波や鈴鹿をスーパーFJやF4で走っていました。僕が貯めたお金なんて微々たるもので、SRS-Fの入学資金はほとんど親ががんばって出してくれたんです。だから、むちゃくちゃ感謝していますし、いま僕が活躍することが、一番の恩返しになるかなと思っています」

レースをやめようかと思った

地道な努力と家族の支えにより、18歳でSRS-Fに入学。まわりは順調にステップアップしてきた若いドライバーばかりで、大津は最終選考には残るもスカラシップは逃した。

「首席は坂口(夏月)で、めちゃくちゃ速かったです。次席は(福住)仁嶺で、途中までは僕と同じくらいでしたが、最後にバーッと伸びて、僕がギリギリ3番手でした。そのときは、心が折れかけましたね。自分の人生で、唯一レースを止めようかなと思ったくら

SRS-Fの入学資金を貯めるために
高校に行きながら、平日の夜と土日にバイト三昧

M.Hirata



2015年はFIA-F4に参戦し、シリーズ3位。写真は第11戦オートポリスの表彰台。このとき初めてPPを獲得したが、決勝ではスタートで出遅れて優勝ならず。勝利した坪井の横で、悔しさをにじませる。この年未勝利だったが、2位が3回でシリーズ3位となった。

T.Moriyama



F3参戦2年目の2017年の最終大会SUGOは、ダブルPPを獲得。だがレース1の第19戦はリタイアに終わり、続く最終戦前には「勝てなければ先はない」と言われたなか、悲願の初優勝を遂げる。そのスタート前のグリッドの表情からも、ピリピリとした雰囲気が伝わってくる。

T.Ogasawara



昨年の第3戦鈴鹿のインパクトは大きかった。公式練習でもその片鱗は見せていたが、予選Q1を担当した大津がトップ通過し、Q2の伊沢も決めてPPを獲得。このときの大津のタイムはオーバーオールで、それは今季も繰り返されて2年連続で一番時計。Q2を担当する日も近い?



S.Kusakai



い、ダメージが大きかったです。そのときはまだSRS-F枠がなくて上がれるのはふたりまでだったんですが、HFDP（ホンダフォーミュラドリームプロジェクト）の阿部（正和）さんらが『3人目の枠を作りましょう』と動いてくれて、翌年F4選手権のFCクラスに乗れることになりました」

　SRS-Fで当初かなり苦戦していた大津は、スクールのアドバイザーだった武藤英紀にコンタクトし、どん欲に教えを請い、やがて一緒にフィジカルトレーニングをするようになった。

「武藤さんに教えてもらえたからこそ、3人目に残れたのかもしれないですし、それだけに阿部さんや武藤さんがシート獲得に奔走してくれたF4のFCでは何とか結果を残さなければならないと必死で戦ったのですが……1回しか勝てませんでした。でも、そのときアドバイザーだった道上（龍）さんがテストの機会を用意してくれて、翌年はFIA F4にステップアップすることができたんです」

　2015年のFIA F4は、坪井翔や牧野任祐が非常に速く、大津は善戦するもシリーズ3位にとどまった。それでも翌年には全日本F3のシート獲得に成功。が、表彰台には一度も立てずシリーズ10位に終わった。翌16年は何度か表彰台に立つも、なかなか優勝を得られず最終戦を迎えた。

「リアルレーシングでのF3の1年目は本当に苦しくて、試行錯誤しながら走っていました。なかなかうまくいかず、もうこの先はないかもと思ったりしました。でも、そんなときに、カート時代から面識があった伊沢（拓也）さんがいろいろと教えてくれたんです。伊沢さんはそのときリアルレーシングからSFに出ていたので、一緒に移動することも多く、気にかけてくれていました。それでも来年のシートはないかなと思っていたのですが、丁度そのタイミングで牧野や仁嶺が海外に行くことになり、空いたTODAのシートに僕が収まったかたちです。でも、なかなか勝てず『来年はシートないと思うから』と宣言され『レースに出なかったら何をやるの?』っていう話にもなっていて。武藤さんとずっとトレーニングを続けてきたので、フィジカルトレーナーになることも考えました」

　まさに崖っぷち状態で迎えた、SUGOでのF3最後の2連戦、大津はいずれもポールポジションを獲得するも、レース1はコースアウトでリタイアに終わり、完全に追い詰められた状況でレース2に臨んだ。そこで大津はF3初優勝を決め、何とかぎりぎりでレースの道に踏みとどまったのだ。

「優勝したごほうびみたいなかたちで17年の年末にSFのテストをさせてもらったのですが、シートは得られませんでした。年明けまで何も話がなくてもう18年は何も乗れないなと思っていましたが、道上さんが自分のチームを作り、GT300のドライバーとして

僕を選んでくれたんです。ほかにもスーパー耐久でも走れることになり、ハコ車は初めてでしたが、すごく貴重な経験を積むことができましたし、それがいまも役立っています」

　絶体絶命の窮地に陥っても誰かがすっと手を差し伸べ、ぎりぎりのところで次の大きなチャンスをつかむ。大津には、人を惹きつける人間的な魅力と、玄人を納得させるドライビングのセンスがあるのだろう。

「なぜなのかは分からないですが、ここに来るまでにいい人たちに巡り会い、その人たちがいろいろと後押しをしてくれました。そのなかで誰かひとりでも欠けたりしたら、僕は走れなかったと思います」

　フォーミュラのシートを失うも、18年はGT300で経験を積んだ。そして、その年末に冒頭のようにセパンテストを経験し、中嶋監督に存在を印象づけたのが、いまにつながっていると言える。もちろん、現在GT500のチームメイトが、師匠とも言える伊沢であることも偶然ではないだろう。伊沢は今年、SFでは大津のアドバイザーとして全戦に帯同している。

日常生活では怒らないけど……

　18年、大津は引き続きGT300のシートは確保していたが、F3への復帰はかないそうもなかった。しかし、急きょ外国人選手が乗る予定だったシートがひとつ空き、スリーボンドからF3に参戦することになった。担当エンジニアは、GT500のキングメーカーと誉れ高い伊与木仁エンジニアだった。



「伊与木さんはSFのノウハウを駆使して、すごくクルマを動かすというか、変えるんです。それまではドライバーがクルマに合わせることが多かったのですが、自分にクルマを合わせることで、セッティングによる変化量を多く知ることができました。多くのことを学んだ貴重な1年でした」

　結果的に優勝はできずシリーズは6位にとどまったが、翌年はついにGT500のシートを獲得し、年末には病欠の牧野の代役としてSF最終戦に出場。そして、21年は無限のドライバーに抜擢され、フル参戦が実現した。

「何で僕が選ばれたのかは分かりませんが、うまくタイミングがあったのかなと思います。でも、前年の最終戦に出ていなかったら僕が乗ることにはならなかったと思います。今シーズン、ここまでの戦いを自己採点するなら30、40点ですね。富士でQ1トップタイムを出したり、Q3に3回進んだりとか、ちょこちょこ速さは出せているとは思いますが、なにかうまく噛み合っていない。チームメイトの野尻（智紀）さんと比べると、走り始めから正解に到達するまでのセッティングのスピードが野尻さんのほうが圧倒的に早く、無駄なく各セッションを使えている。いいも悪いも一瞬で判断できていると思いますが、僕はそこで迷うことが多く判断に時間がかかるんです。そこを改善していかなければならないと思っています」

　一方、スーパーGTでは伊沢と組み、予選では素晴らしい速さを示している。その象徴とも言えるのが、第3戦鈴鹿で、2番手に0・8秒というとんでもないタイム差をつけたQ1の走りだ。

「完全にまとめきれたわけではなく、他のクルマにも少しひっかかりコンマ2、3秒くらい落としたと思ったので、自分のなかではあんなに大きなタイム差がついていたとは思いませんでした。いま、SFも含めてドライビングの意識や精度を変えようとしているところで、それが鈴鹿ではうまくいったのかもしれません。僕は結構ブレーキを強く踏み、V字のラインで走ることが多かったのですが、やっぱりいまのクルマはダウンフォースを使うことがとても重要なので、ドライビングのクセを修正し、クルマの動かしかたを変えようと意識しながらやっています。あと、第4戦のもてぎでは決勝で野尻さんに追い回されてぶつけてしまいましたけど、振り返るとあのときはメンタルがいっぱいいっぱいでした。あのような状況で自分をコントロールできるようになるために、いまは冷静になれるような呼吸とかを意識しながらレースを戦っています」

　ちなみに、大津は日常生活で怒ることはまったくないという。

「自分では穏やかな性格だと思いますし、感情を表現するのは下手ですね。でも、レース中の自分は日常とは真反対で、かなり人が変わると思います。イライラもするし怒るし、たまに無線でも強く言っちゃったりもします。ど



インディに興味があります
チャンスがあるならいますぐにでも行きたい

っちが本当の自分なのか分からないですが、内に秘めているほうが本当なのかもしれないですね。伊沢さんからは『お前はおっちょこちょいだからな』と言われますし、自分でもそうだと思いますが（笑）」

苦労を重ねてフォーミュラを戦ってきた。思うように結果を残せずも、そのひたむきさと垣間見えるスピードセンスが多くの先輩ドライバーたちの心を捉え、何度も救いの手を差し伸べられてきた。順調に王座を獲得したり、海外に挑むチャンスを獲得したライバルと比べれば、泥臭く派手さに欠けるレース人生を歩んできたとも言える。しかし、大津は粘り強く確実にステップを踏み、成長を続けてきた。そしていま、やや遅目ではあるが立派な花を咲かせようとしている。

「子どものころからずっとF1を目指してきましたし、チャンスはまだあると思っています。あきらめてもいませんが、年齢的には27歳なので……。自分としては以前に武藤さんが出ていて、佐藤琢磨さんも活躍されているインディにも興味があります。3年前の18年にテキサスのレースを見に行ったとき、アメリカやインディのレース文化を体験し、何も隠さないそのオープンな戦い方をすごいと思いました。チャンスをつかむためにいま英語も勉強していますが、何よりもレースの実力をつけないと。そのためにも今年中にSFで何とか勝ち、さらにもう1シーズンを戦いたい。もちろん、チャンスがあるのならいますぐにでも行きたいと思っています」

S.Tamura



ジェントルマンドライバーたちの“若手育成論”

「オレたちは若手のここを見ている」

JAF F4 PADDOCK NEWS Vol.4

2021 FORMULA 4 CHAMPIONSHIP

国内唯一開発競争のある ミドルフォーミュラF4の魅力を探る

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／上尾雅英（Masahide Kamio）
米重有三（Yuzo Yoneshige）

JAF F4では、レース経験豊富なベテランのジェントルマンドライバーが若手の壁となりながら、将来性があると見込んだ若手をサポートするという取り組みも行なわれている。実際、そのチャンスを活かし、トップカテゴリーに上がっていった若手も多い。もちろん、可能性を感じさせるものを持っていることが大前提だが、これもJAF F4の大きな魅力のひとつだ。そこで、現在JAF F4で若手をサポートしているジェントルマン3人に集まっていただき、「サポートの動機」「見ているところ」というテーマで語り合っていただいた。

——どういう経緯、動機で若い選手のサポートをするようになったのですか？

植田：本当なら自分が上へステップアップしたかったけど、本業や年齢の問題もあったので、自分の代わりに若いドライバーをもっと上に行かせてあげようという気になったところからですね。そういう意味では自分の分身だと思っています。

入榮：僕も同じです。上に行きたいと思っていたけど、実家の仕事などがあり、そういうスタンスではレースができなくなってしまった。その後、ホビーでレースを再開しましたが、そのうち自分がやりたくてもできなかったことを若いドライバーにやらせたくなりました。

佐藤：自分の場合は分身ではないですね。自分はクルマいじりが大好きで、あそこを変更したらこれだけ速くなった、今度はあそこをこう変えてみよう、というのが楽しくて仕方がない。それなら、空いているクルマを若い子に貸し出して走らせれば、そのぶんいろいろいじって楽しめるんですよね。

——サポートするにあたっては、若手のどういうところを見ていますか？

植田：モータースポーツに情熱があるということです。そうじゃないと、上には行けないし、努力もしない。最初は速くなくても、勢いを感じるドライバーがいいですね。

入榮：その意味では、いま僕がサポートしている徳升（広平）についても、以前同じレースに出たときに、「勢いのあるヤツだな」と印象に残っていました。その後、彼が2018年のS-FJ日本一決定戦でリタイアし、「もうこれでレースは終わりだ」と号泣しているところに出くわして、「あのときのアイツか」ということになって、「来年、ウチで乗るか？」と声をかけたんです。

佐藤：僕の場合は、ミストの庄司（富士夫。自動車工房MYST代表）さんが推薦するドライバーを乗せています。

——印象に強く残っているドライバーもいますよね？

植田：大湯（都史樹）、牧野（任祐）、





最初は速くなくても
勢いのあるのがいい

植田正幸 #11 Rnsports制動屋 KKZS
Rn-sports代表。スーパーGT GT300参戦経験もあるベテラン。今季はSFL、FRJなどにも参戦中。2018 FIA-F4インデペンデントクラス王者。(as)



宮下源都 #13
佐藤製作所★TOMEI★ミスト
「クルマを準備するようなお金もないまま、とにかく練習がしたいと思ってミストさんに行きました。みなさん個性あふれる方々でしたが、気にかけてくれて、そのうち庄司さんが、佐藤さんのクルマでレースに出ろと言ってくれて、佐藤さんも『いいよ！』と言ってくれました。いまのぼくが返せるのは結果だけなので、頑張っています」

サポートを受けている若手の声

徳升広平 #47
フジタ薬局アポロ電工高山短大
「ほかの方にどうやったら評価してもらえるかなどは考えず、ただガムシャラに走っていたら、声をかけていただけました。いまは僕だけの力ではできないことができていることに、ものすごく感謝しています。まだ足りないモノがいっぱいあると思いますが、先のことを準備しつつあるし、上へ行けると信じています」



石川（京侍）かな。牧野は本当に生意気でしたから（笑）。しかも、最初はアイツほど遅いヤツはいないというくらい。走れば飛び出すし、スピンするしで。でも、あるレースで突然何かをつかんだようで、急に速くなったんです。それまでは、（振り回すような）レーシングカートの乗り方を4輪でもしていて、それが速いと思い込んでいたのが、何かをきっかけにサスペンションやタイヤと会話しながら乗れるようになった。彼はいまでも生意気ですが（笑）、実際は繊細で、かなりの勉強家です。生意気なだけで、勉強しないドライバーはダメ。カート乗りから（4輪の乗り方へ）切り替えていったのは、大湯もそうでしたね。

佐藤：僕は同じレースに出ていますから感じることがあるんですが、速い選手は不思議なことに後ろから近づいてくるだけで気迫を感じるんです。そういう気迫のある選手は速くなりますね。

――なるほど。サポートのかたちもいろいろありますよね。

入榮：こちらが出すだけではなくて、返せと言っている部分もあります。徳升は、1万円、2万円でもそのとき自分ができる範囲で返してくれているので、信用しています。いつ返ってくるかは分かりませんけど、プロになって「お世話になりました」と言ってくれれば、それはそれでいいのかなと思います。

佐藤：僕はまず自分が持っていて空いているクルマを貸しています。もしクルマを壊したら、「まずは庄司さんと相談してみろ」と言っています。状況次第でいくらか払う子もいれば払えない子もいますけど、それも含めてサポートです。いい成績を出したら、「ほら、オレのクルマは速いだろ！」と喜びを感じることができれば、それでいいんです（笑）。いまサポートしている三宅（淳詞）の場合はちょっと特別なんです。というのも、自分の会社から声をかけたら聞こえるくらいの近所に住んでいたんです。だから、いまは自分の会社の正社員にしています。若い選手は年間の半分くらいサーキットにいますから、普通の会社だとなかなか正社員にはなれません。彼はウチの社員にして、特別にサーキットへ行かせるという方法をとっています。

ここでは若手がいろいろなことを学べますね





入榮秀謙 #46 アポロ電工フジタ薬局MT/MP
JAF F4には2006年にスポット参戦した後、17年から本格参戦を開始した35歳。19、20年JAF F4グランドチャンピオンHクラス王者。(as)

植田：ウチは最初に「どこまでできますか」と聞いて、できる限り自分でお金を準備してもらい、残りの部分をサポートしています。そのぶんを返してもらう気はまったくありません。活躍してくれればいいんです。大湯がスーパーフォーミュラで勝ったときや、牧野がスーパーGTで勝ったときは、ものすごくうれしかったし、楽しかったですね。

――若手のサポートをJAF F4というカテゴリーで、という部分ではいかがでしょうか？

入榮：ウチのチームがこのカテゴリーで戦うことに全力をあげているのは、クルマ作りができるからです。若手だけではなく、経験豊富なジェントルマンドライバーもいますし、若手がいろいろなことを学べるのが大きいですね。

佐藤：クルマをいじれるカテゴリーはほかになくなってしまいましたからね。自分でもそれが楽しくてJAF F4をやっています。ここでは、若い人はクルマのことをいっぱい学べると思いますね。

植田：（ステップアップの）路線という意味ではほかのカテゴリーもありますが、JAF F4は若い選手を育てる場として最高ですよ。クルマにはパワーがあるし、デフ（LSD）も付いていて、本当にピーキーなフォーミュラカーらしいクルマ。ちゃんとコントロールできないと乗れませんから、ドライビングの幅が広がる。ミストの社長とも、このカテゴリーは絶対なくしてはいけないなとよく話しているんですよね。

気迫を感じさせる若手は速くなりますね





佐藤 敦 #12 佐藤製作所KKZS★TOMEI
多くの若手が巣立っていくのを庄司社長とともに見届けてきた佐藤さん。元嶋成弥（写真左）も佐藤さんのサポートで、今季はここまで3戦に出場（すべて優勝）。右は岡山での元嶋。(as)



表紙は鮮やかな朱色にカラフルなマシン。光沢感のある素材がイラストを引き立たせています。裏表紙はピットでマシンを待ち受けるメカニックたちの一場面を再現。赤旗、黄旗を思わせる2色の栞もポイントです。もちろん、おまけのページにはF1関連データが満載。



F1速報 × ほぼ日手帳 2022(2022年1月はじまり)

2,800円(税込)

購入方法

Webへ!

▼

auto sport Web shop

オートスポーツwebのオンラインショップ https://as-web-shop.jp/

書籍『ピット・イン』通販こちらから▼

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第107回

オレンジ色の誇り

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

1993年の春、前の夜に知りあったオランダ人兄妹と、ザントフォールトのビーチにでかけた。アムステルダム市街から、およそ30分ほどのドライブ。駐車場のまわりにえんえんと薄茶色の砂丘がひろがっている。

夏にはおおぜいが、ビーチパラソルと飲みものをもって駆けつける。野外での大麻吸引は原則ひかえているオランダ人が、夏のこのビーチでは、わりと堂々と紫の煙をくゆらせているそうだ。

「あっちの、住宅地の内陸側に、サーキットがある」

建築事務所で働くパウルくんがいった。

「小学生のころ、ほんもののジェームス・ハントとニキ・ラウダを見た。ハントの人気がすごかったよ」

オレンジ色の炎が画面のむこうから僕の胸に飛び火した

妹の大学生ライラはモータースポーツに興味はなさそうだった。

「ランチのために、スペシャルなサンドイッチをもってきたの」

と開いたナップザックには、マクドナルドのビッグマックが三つはいっていた。

ダッチ・フード、というのは、ヨーロッパでは最大限の侮蔑語だ、とパウルくんが教えてくれた。例えば、マンチェスターで、炭坑夫のおやじがアパートに帰ってきて夕食の席につく。おふくろの運んできた芋とタラの煮込みを見た8歳の息子がベエエ、と声をあげて、「なんだよ、かーちゃん、またダッチ・フードかよ」。と、おやじの手のひらが一閃し、ビンタをくらった息子は床に吹っ飛ぶ。「おまえ、母さんを侮辱するな。文句あるなら食うな！」。一家は黙々とメシを食らう。そういうのがダッチ・フードの風景だ、と。

まわりには砂丘と低い家並み以外なにもなかった。ひとりずつ頬張ったビッグマックはビッグマックの味しかしなかった。

オランダGPは、英語だとダッチGPと表記される。といってそこには卑下も侮辱のニュアンスも寸分もない。オレンジのシャツに身を包んだダッチ・ピープルは、朗らかに顔をあげ、みながみな誇らしげだ。子どものころから知っているあのドライバーが、いよいよホームコースへの帰還を果たすのだ。

マックス・フェルスタッペンの走りは、スタンドを埋めるオレンジ色の誇りに120%こたえるものだった。若き王として当然のようにポールを獲り、スタートダッシュし、たえず先頭をきって、コーナーを、ストレートを、巨大なバンクを走りきった。まるで時速300㎞のパレードランだった。

波乱も番狂わせもないポール・トゥ・ウインのレースは往々にして退屈なものだが、2021年のダッチGPはふしぎと興奮がつづいた。オレンジ色の炎が画面のむこうから僕の胸に飛び火したのかもしれない。

スタンドを見ていて感心したが、スマホなどの端末を覗きこんでいるひとの姿がほとんど見られない。前戦のスパでも、冷たい雨のなか、ひとびとは飲み、食べ、笑い、手を振り、サーキット自体を存分に味わっていた。

マシンが走っていなくとも、すでにレースははじまっている。自分たちは「いま」レースのなかにいる。その「いま」を楽しまなくて、いったいなにをしにここへ来たのか。

36年間F1が開かれていなくとも、サーキット文化、というものが、だしの味のように染みついている。当たり前だ。ここはアスカリが、ファンジオが走ったコースなのだ。

王が玉座に立ち、国歌がかかる。スタンドのみな、オレンジ色に喉を開いて唱和している。ふと、この観客のなかに、あのふたりはいないかな、と思った。パウルかライラの、どちらかの家族は来ているような気がした。そして「いま」みなで歌っている。今夜はどんなダッチ・フードでも、打ち上げ花火みたいにうまいはずだ。



絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは10月1日(金)発売です

10月15日号 No.1561 特別定価890円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特別付録

ホンダF1クリアファイル

用紙の抜き差しで絵柄が変わる！ ホンダF1最終年のメモリアルな特別付録

―キミ・ライコネン―今季F1タイトル争いのゆくえ―トヨタGR010技術レビュー ほか―

Present For Readers
オートスポーツ読者のみなさんへ





1 ハセガワ 1:24スケール JTCC BP ADVAN BMW 318i　1名様
1994年のJTCC（全日本ツーリングカー選手権）に出場したNo.21 HITOTSUYAMA RACINGのマシンを再現した限定プラモデル。パーツ数は70でプラモデル用接着剤が必要だ。完成時の全長は185mm。
提供：株式会社ハセガワ
URL：http://www.hasegawa-model.co.jp

2 レッドブル・ホンダ 2021優勝記念ポストカード　5名様
今季レッドブル・ホンダが勝利するたびにレトロなイラストのポスターが制作されているが、そのイラストがポストカードに！　オーストリアGPまでの7枚セット。
提供：本田技研工業株式会社
URL：https://www.honda.co.jp

3 Moduloマフラータオル　1名様
2020年モデルのModuloマフラータオル。サイズは103cm×19cmで首に巻いても肩にかけても使える大きさで、これからの季節も重宝するアイテムだ。
提供：株式会社ホンダアクセス
URL：https://www.honda.co.jp/ACCESS/

4 エルフ チャームストラップ　4名様
実際に販売されているエンジンオイル缶をミニサイズにした全長9cmほどのストラップ。ストラップ部分は取り外しができるので使用用途が広がる。

※左記説明にもあるとおり、本製品は昨年のものです

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年10月1日（金）**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1560号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2021年9月30日（木）
オンライン応募コード：『as1560』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD

INFORMATION　|　気になる情報を速攻チェック

名ドライバーが集結 レジェンズ・クラブ・カップ2021

9月25日（土）、26日（日）に富士スピードウェイで開催の『インタープロトシリーズ第3大会』において『Legend's Club Cup 2021』が実施される。数々の名勝負や熱い戦いを繰り広げ、記録にも記憶にも残る名ドライバーたちが多数参戦し、いまだ衰えることのない闘争心で白熱のバトルを展開するという、ファンにとって見逃せないこのエキシビションレース。今回は元F1ドライバー片山右京選手が初参戦するほか計17台がグリッドに並ぶ予定だ。26日（日）に決勝が行なわれ8周のレースが予定されている。

入場料は26日（日）2,200円（税込）で、中学生以下のお子様は保護者同伴に限り土日ともに無料。静岡県小山町、御殿場市、裾野市に在住・在勤・在学の方も入場無料となる。

コロナ禍での開催となるため、入場ゲートでの体温チェックなど感染対策が遵守されており、パドックへの入場はできないのでご注意を。



SUZUKA 10H 2018 YouTubeで無料公開中

2018、19年にGT3カーの"世界一決定戦"として鈴鹿で開催された『SUZUKA 10 HOURS（鈴鹿10時間耐久レース）』。世界各地で展開されるIGTCインターコンチネンタルGTチャレンジの一戦に組み込まれていたこともあり、19年にはミカ・ハッキネンが参戦するなどプロ・アマともに参戦台数が増え盛り上がりをみせていた。だが昨年に続き今年も、新型コロナウイルス感染拡大の影響により中止が決定した。開催はかなわなかったが、8月末よりテレビ大阪報道スポーツ局の公式YouTubeチャンネルにて『SUZUKA 10 HOURS 2018』のレース中継を無料配信している。約60分にまとめられており、福山英朗さんの解説つきで視聴しやすい構成になっている。レース観戦不足に陥っている方にぜひオススメしたい。

●URL：https://www.youtube.com/watch?v=Il-OYt8eZrk



往年の名車が蘇る 『三栄フォトアーカイブス』刊行

株式会社三栄は2021年7月、電子書籍オンリーの新シリーズ「三栄フォトアーカイブス」をスタートさせた。記念すべき第1弾は、今から50年以上前の1968年に東京晴海で開催された伝説のカーショーの模様を収録した写真集、その名も『SAN-EI Photo Archives Vol.1 第1回 東京レーシングカーショー 1968 電子版』。当時のモータースポーツイベントの熱気と展示されたレーシングカーたち、そして、そこに関わる人々の息づかいを感じることができる貴重な資料となる。

8月2日に発行されたvol.2では1969年開催の「第2回 東京レーシングカーショー」、9月1日発行のVol.3では1970年の「第3回 東京レーシングカーショー」の様子が収録されており、今後も随時刊行が予定されている。

●URL：https://www.as-books.jp/books/info.php?no=SPA20210630



SAN-EI
CORPORATION

No. 1560

auto sport

オートスポーツ 2021 10/1号

auto sport 2021年10/1号（隔週金曜日発売）2021年9月17日発売　第58巻第17号　通巻1560号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29661-10/1

4910296611018
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷